



UTED



2146-6394

www.uteddergi.com

**GÜVENİLİRLİK;
BİLİM Mİ, KEHANET Mİ?**

**DİJİTAL DÜNYA
VE BITCOIN**

**HAVAYOLU İŞLETMELERİNDE
OPERASYON SÜRECİ**

Training

TURKISH
AIRLINESTURKISH
AIRLINES

TÜRK HAVA YOLLARI UÇUŞ EĞİTİM MERKEZİ



Youtube kanalı **UTED TV**
yayında



UTED Dergi'nin Android
uygulaması Google Play'de!



SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA

UTED
TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Temel Eğitimden Ortaöğretime Geçiş - TEOG olarak nitelenen ve sonuçları itibarıyla, çocukluğunu yaşayamayan, mutsuz bireyler üreten sınav sistemi artık uygulanmayacak. **Bu değişim, yalnızca havacılık sektörü için değil, beceri temelinde insan kaynağına ihtiyaç duyan diğer sektörler için de büyük bir fırsat olabilir.**

Üretken ve mutlu çalışanların olduğu bir toplumda yaşamayı umut ediyorum.

Ülkemizde havacılık bakımı alanında eğitim alan ve tüm eğitim süresince, doğru okulları tercih eden bir gencimiz eğitim hayatı sonrasında, uçak bakım lisansına sahip olamadan mezun olmaktadır. Mevcut durum, **ülkemin kıt kaynaklarının heba edildiğini göstermektedir.** Havacılık bakım eğitimi veren kurumları yönetenlerin ihtiyaçlara uygun müfredatlar belirlemesi ve hepimizin vergileri ile ayakta duran bu kurumların daha doğru yönetilmesini bekliyoruz.

Havacılık bakımı alanında eğitim veren kuruluşlarımızın, **SHY/SHT-66 mevzuatına uygun eğitim vermesini** ve 2006 öncesinde olduğu gibi, **doğru okulları tercih ederek mezun olan gençlerimizin lisans sahibi olarak mezun olmasını bekliyoruz.**

Eğitim kuruluşları tarafından gençlerimiz yeteri kadar mağdur edilmiştir.

Sektörümüzde yaşanan gelişmeleri ve yeni oluşumları yakından takip etmeye çalışıyoruz. Ülkemizdeki ve Ortadoğu'daki havayolu işletmelerinin artan uçak sayıları özellikle lisanslı (sertifikalı) ve nitelikli insan kaynağına duyulan ihtiyacın gün geçtikçe artacağını göstermektedir. Dinamik ve genç nüfusumuzla havacılık bakımında ortaya çıkan bu talebi karşılayabiliriz.

Tüm yetkililerin sorumlu davranmasını ve bu fırsatın kaçmasına engel olmasını bekliyoruz.

Ayrıca, havacılık bakımı eğitiminde yaşanan sorunların çözümü, sektörde yaşananlardan yeteri kadar bilgisi olmayan kişilere/kuruluşlara bırakılmayacak kadar önemlidir.

Değerli Meslektaşlarım,

Önümüzdeki yıl derneğimizde 50. kuruluş yılını kutlayacağız. Derneğimize ve mesleğimize emek veren tüm büyüklerimizi bir kez daha şükranla yâd ediyoruz. 2018 yılı içinde bizlere yakışan güzel çalışmalar yapacağız ve bu çalışmaları tüm üyelerimizle paylaşacağız. **Üye sayımızı artırmak ve sektör çalışanları ile keyif aldığımız etkinliklerde buluşmak istiyoruz.**

Değerli Meslektaşlarım,

Dünyada ve özellikle bölgemizde yaşanan gelişmelere, "Büyük Türk Milleti" olarak birlik ve beraberlik içinde yön verebilmeyi Yüce Allah'tan dilerim.

Bu yıl, Cumhuriyetimizin 94. yılını kutlayacağız ve şanlı bayrağımızı daha da yukarılara çekeceğiz. Cumhuriyetimizin kuruluşundan beri vatanımızın birliği ve bölünmez bütünlüğü için can veren tüm şehitlerimizi ve gazilerimizi rahmetle ve minnetle anıyoruz. Mekanları cennet olur İnşallah.

Tüm meslektaşlarıma ve sivil havacılığımızın tüm paydaşlarına görevlerinde kolaylıklar ve emniyetli çalışmalar dilerim.

Saygılarımla...



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER



06 TARİHİN TANIKLARI

“TECRÜBE DEDİĞİMİZ
ŞEY ASLINDA BİR
TUZAKTIR”

GÜVENİLİRLİK;
BİLİM Mİ, KEHANET Mİ?

10 SAFETY FIRST



22 GÜNCEL

DİJİTAL DÜNYA
VE BITCOIN

06 TARİHİN TANIKLARI

10 SAFETY FIRST

14 TÜRK HAVACILIK TARİHİ

18 TANITIM

22 GÜNCEL

26 HAVACILIK

32 HAVACILIK

40 HAVACILIK

42 KÜLTÜR

44 ARTICLE

48 GEZİ

54 HAVACILIK TARİHİNDE EKİM

56 UÇAN ÇOCUK

60 HABER

62 AJANDA

64 SİNEMA

66 BİL BAKALIM

HAVAYOLU İŞLETMELERİNDE OPERASYON SÜRECİ

HAVACILIK

26



GENÇ TEKNİSYENLERE TAVSİYELER

HAVACILIK

40



İŞIKLAR ŞEHİRİ PARİS

GEZİ

48



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

40. YIL SAYI 350 EKİM 2017 / 10

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreterliği
İlker FURAT / Utku UZUN

Yazı Kurulu

Erhan İNANÇ, Murat KÖSE, Beytullah AKKAYA,
Cemil AKGÜL, Gonca DEMİRÖZ, İsmail ŞEN,
Handan DİKER, Şebnem BAYEZİT,
Hamdi FİDAN, Nihan YAVAŞ,
Nusret Bülent TOPCU, Utku UZUN,
Mümin BALKAN

Adres

İstanbul Cad. Üstoğlu Apt. No: 24,
Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy - İstanbul
Tel: +90 (212) 542 13 00 / 0549 542 13 00
Faks: 0212 542 13 71

Reklam & İletişim
uted@uted.org

İnternet Sitesi

www.uteddergi.com
www.uted.org

Sosyal Medya

www.facebook.com/utedmedya
www.twitter.com/utedmedya
www.instagram.com/utedmedya

YAPIM

Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM

Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

BASKI

Şan Ofset
Hamidiye Mah. Anadolu Cad. No: 50
Kağıthane/İstanbul

YAYIN TÜRÜ

Aylık, süreli, yaygın

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

Dergimize abone olmak için yıllık abone ücretini banka hesabımıza yatırdıktan sonra dekontu bize faksmanız yeterli. UTED dergisi her ay adresinize gönderilecektir. Lütfen ayrıntılı bilgi için derneğimizle irtibata geçiniz.

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



FETHİ ŞEN

“TECRÜBE DEDİĞİMİZ ŞEY ASLINDA BİR TUZAKTIR”

Mesleğe 1973 yılında başlayan Fethi Şen uçak teknisyenleri “tecrübe tuzağı” konusunda uyarıyor ve ekliyor: ““Borescope inspection” yapan arkadaşlara şunu söylerim: Bulgularınız sizi tecrübeli kılar. Değerlendirmeleriniz konusunda karar veremiyorsanız bir başka arkadaşınızla konsültasyon yapmaktan çekinmeyin. Genç arkadaşlarımıza sabırlı olmalarını tavsiye ederim.”

**İSMAİL ŞEN**

UTED: Havacılık hayatınız nasıl başladı?

Fethi Şen: 44 yıllık çalışma hayatının bir yerinden başlamak, doğrusu kolay değil. Takvim yapraklarının birer ikişer koptuğu bir yaşamı anlatmak şüphesiz çok kolay değil.

1973 yılında başlayıp hala devam eden çalışma hayatımın bir yerinden baktığımda iki ayrı Fethi Şen görüyorum. Çalışma hayatımın ve sosyal hayatımın başa baş gittiğini, bazen birinin diğerinin arkasında veya önünde olduğu bir süreç bu...

O zamanki adı ile Şişli Motor Sanat enstitüsü olan okulu 1971 yılında bitirdikten sonra askerliğimi yaptım. Askerden döndükten sonra hayatımın ikinci aşamasına başladım.

O yıllarda iş bulmak daha kolaydı sanıyorum. Okuldaki arkadaşlarımın hemen hepsinin THY’de çalışmak istediklerini biliyordum. Fakat benim düşüncelerim farklı idi. Gazete ilanı ile PETKİM Petro Kimya tesislerinde çalışmaya başladım. Ancak bu süreçte okuldaki arkadaşlarımla görüşüyordum. Arkadaşımdan bazıları THY’de

Çalışma hayatımın ilk 10 yıllık döneminde uçak atölyesinde teknisyen olarak çalıştım. İlk dört yıllık dönemde uçak bakım lisansımı aldım. Bütün arkadaşlarım gibi ben de uçuşa katılmayı çok istiyordum. Daha çok motorlar üzerinde çalışmayı istiyordum.

çalışmaya başlamışlardı. Onların da teşvikiyle ben de başvurularımı yaptım. Yaklaşık bir yıl sonunda, 1973 yılı Eylül ayında, 29 yıl sürecek THY'deki çalışma hayatım başladı.

Çalışma hayatımın ilk 10 yıllık döneminde uçak atölyesinde teknisyen olarak çalıştım. İlk dört yıllık dönemde uçak bakım lisansımı aldım. Bütün arkadaşlarım gibi ben de uçuşa katılmayı çok istiyordum. Daha çok motorlar üzerinde çalışmayı istiyordum.

UTED: Siz derneğimizin de kurucularındansınız...

Fethi Şen: Tam da bu süreçte dernek çalışmalarına katılmak, sosyal olmak, etrafımı biraz daha tanımak

için arayıştaydım. THY'deki çalışma hayatımın 2. yılında Sayın Erhan İnanç'ın uçak teknisyenleri derneğinin yönetim kurulu oluşturma çalışmaları başlamıştı. Ben de yönetim kurulunda çalışmak istiyordum. Sayın Erhan İnanç Bey'in oluru ile yönetim kuruluna seçildim. UTED'in ilk Yönetim Kurulunun en genç üyesi olmak beni çok mutlu etmişti.

UTED: Dergimizin ilk çıkışında da görev aldınız...

Fethi Şen: İki konu benim için çok önemli idi. İlki, ayda bir yayınlanacak yayın organı çıkarmak, ikincisi uçuşa katılma yönetmeliği hazırlanarak uçuşu arkadaşların sorunlarına çözüm getirmektir.

Yönetim Kurulunda Teşkilatlanma ve Eğitim Sekreterliği görevini bana verdiler.

Bir taraftan yayın organı hazırlıklarına başlamış, diğer taraftan İstanbul, Ankara, İzmir illerindeki arkadaşlarımıza seminerler veriyordum. O dönemde Türkiye en kritik dönemlerin birinde yaşıyordu. Ülkemizde grevler, lokavtlar ve gençlik hareketleri en yoğun biçimde yaşanıyordu.

Biz küçücük kadromuzla UTED yayın organımızı hazırlıyor, bir tarafa devrilmeden kendi sorunlarımızın çözümünü için ciddi bir çaba gösteriyorduk. O günler çalışma ve sosyal yaşamımızı etkileyen çok önemli



günlerdi. Sayın Erhan İnanç'ın inanılmaz katkılarıyla dergimiz UTED, dönem sonuna kadar aralıksız olarak yayın hayatını sürdürdü.

Dönem içerisinde teknisyen arkadaşlarımızın uçucu ekip ile yaşadıkları sorunları yayınlamak iddiası ile pilot arkadaşlarımızın bazıları tarafından mahkemeye verildim. Bu sıkıntılı süreçte bana inanılmaz destekleri için Sayın Erhan İnanç ve Kadir Ural Beylere sevgi ve saygılarımı iletiyorum.

UTED: İlginç olaylar yaşadınız mı?

Fethi Şen: Arkadaşım Mehmet Uğur Kayalarlı ile yaşadığım bir olayı sizlerle paylaşmak isterim. Bir gün dergiyi baskıdan aldıktan sonra Cağaloğlu'na indiğimizde iki karşıt grubun içerisinde kaldık. Etrafımızda çatışan iki grubun ortasına oturduk. Olayın sonlanmasını bekleyen polislerin yardımı ile olay yerinden uzaklaştık. Mehmet arkadaşım ve ben, olay yerinden uzaklaşmak için sırtımızdaki dergi paketleriyle uzun süre koşmuştuk.

Dergiyi yayınlamak kadar dernek üyelerimize ulaştırmak da sıkıntılı idi... Derneğimizin sekreteri

Dönem içerisinde teknisyen arkadaşlarımızın uçucu ekip ile yaşadıkları sorunları yayınlamak iddiası ile pilot arkadaşlarımızın bazıları tarafından mahkemeye verildim. Bu sıkıntılı süreçte bana inanılmaz destekleri için Sayın Erhan İnanç ve Kadir Ural Beylere sevgi ve saygılarımı iletiyorum.

olmadığı için bütün yazışmaları kendimiz yapmak durumunda idik. Bazen gece yarısına kadar, eşim ve ben, derginin üyelerimizin adreslerine gitmesi için çalışıyorduk. Derginin evlere kadar ulaşması ve eşinin ve çocuklarının da okuması bizim için çok önemliydi.

Bir yandan çalışma hayatımız, diğer yandan dergimizin yayın hayatının sürdürülmesi ve dağıtılması zor bir süreçti. Bu arada dergimizin kapak sayfasını hazırlayan Ali Ayaz arkadaşına sevgilerimi iletiyorum.



Gençliğin verdiği tüm kaprislerimi çeken, herşeye karşı bana hiç kızmayan, her sorunu anlayışla karşılayan ağabeyim Sayın Erhan İnanc Bey'e sonsuz sevgi ve saygılarımı iletiyorum ve ellerinden öpüyorum.

UTED: Genç arkadaşlara önerileriniz nelerdir?

Fethi Şen: Ben çalışma ve sosyal hayatımda prensiplerimle yaşadım. Ancak "borescope inspection" yaptığım ve inmesine karar verdiğim bir motorun, uçaktan indirilmediğini ve iki yıl daha uçurulduğunu gördüğümde çok üzuldüm.

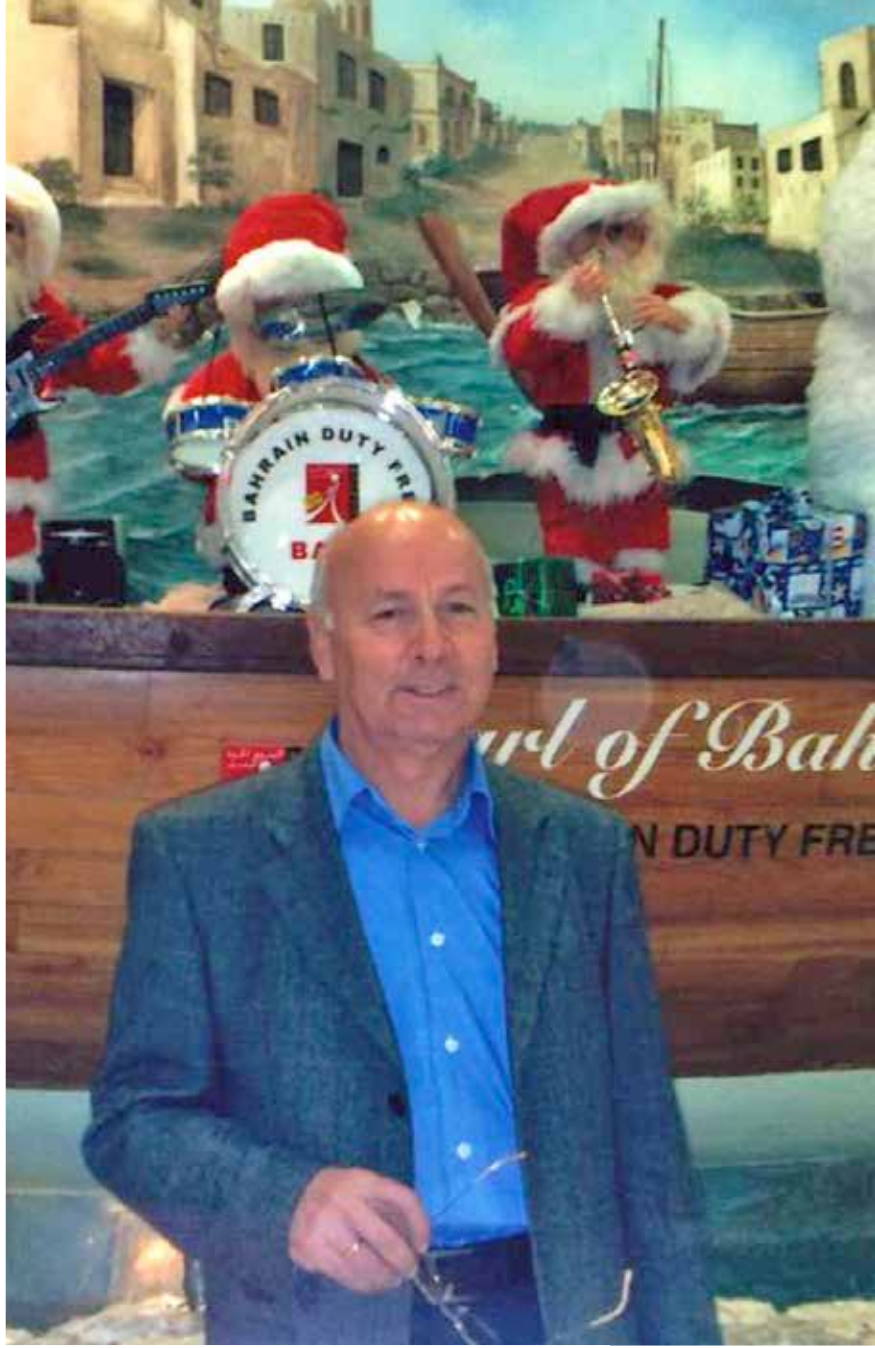
Tecrübe dediğimiz şey aslında bir tuzaktır. Ben havacılık sektöründe hataların toplamı tecrübedir diyenlere inanmıyorum.

"Borecope inspection" yapan arkadaşlara şunu söylerim: Bulgularınız sizi tecrübeli kılar. Değerlendirmeleriniz konusunda karar veremiyorsanız bir başka arkadaşınızla konsültasyon yapmaktan çekinmeyin. Genç arkadaşlarımıza sabırlı olmalarını tavsiye ederim. Motor indirip bindirme esnasında cep telefonlarını topladığım arkadaşlar bana kızıyor olabilirler, ancak onları hatadan koruduğumu anladıklarında bana hak vereceklerine inanıyorum.

Genç arkadaşlarım; birbirinizi sevin ve huzur dileyin. Erhan Bey'in bir deyişi vardı: "Okumadan konuşma!"

Şefliğim döneminde sakin davranmaya özen gösterdiğimi sanıyorum. Eşitlikçi olmaya çabaladım, herkesin ikinci bir şansı hak ettiğini düşündüm. Kimseyi dışlamadım ve herkesin bir konuda daha iyi olduğunu savundum.

"Borecope inspection" yapan arkadaşlara şunu söylerim: Bulgularınız sizi tecrübeli kılar. Değerlendirmeleriniz konusunda karar veremiyorsanız bir başka arkadaşınızla konsültasyon yapmaktan çekinmeyin. Genç arkadaşlarımıza sabırlı olmalarını tavsiye ederim. Motor indirip bindirme esnasında cep telefonlarını topladığım arkadaşlar bana kızıyor olabilirler, ancak onları hatadan koruduğumu anladıklarında bana hak vereceklerine inanıyorum.



FETHİ ŞEN

19.12.1959 yılında Kastamonu Azdavay'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini Azdavay'da tamamladı. Daha sonra İstanbul'a geldi ve 1971 yılında Şişli Motor Sanat Enstitüsü'nden mezun oldu. THY'de uzun yıllar çalıştıktan sonra emekli olan Fethi Şen sözleşmeli olarak ACT Havayolları'nda çalışıyor. Fethi Şen'in zaman zaman Mytechnic'de de çalışmaları oluyor.



GÜVENİLİRLİK; BİLİM Mİ, KEHANET Mİ?

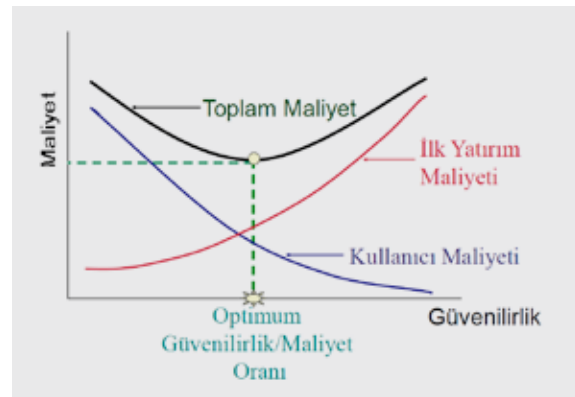
Günlük hayatımızda en sık duyduğumuz kelimelerden biri hiç kuşku yok ki “bakım”dır. TC-XXX uçağı A bakımına girdi, TC-YYY uçağı C bakımından çıktı, vs... liste uzar gider. Peki nedir bu bakım dedikleri? Test yapmak mı, komponent değiştirmek mi, yağ ikmali yapmak mı? Tek başına hiçbirisi! Havacılıkta bakım; hava araçlarını ve komponentleri gerekli işlevi gerçekleştirecek durumda tutmak için tüm teknik, idari ve yönetsel eylemlerin kombinasyonudur. Bakım faaliyetleri muayene, test, ölçüm, arıza tespiti, onarım ve parça değişimi gibi birçok faaliyeti içermektedir.



DENİZ DİLEK USTAOĞLU *Güvenilirlik Mühendisi*

Bakımlar önleyici ve düzeltici olarak ikiye ayrılır. Hedef önleyici ve düzeltici bakımları optimum seviyede tutmaktır. Peki bu optimum seviye nasıl bulunur? Çok fazla önleyici bakım (test, muayene, ölçüm, planlı parça değişimi...) yapmak en iyisi midir? Böylece düzeltici (arıza giderme, onarım...) bakım yapma gereği ortadan kalkar mı? Peki sürekli bakımı yapılan uçaklar ne zaman uçacak, şirket maaşlarımızı ödeyecek parayı nasıl kazanacak?

Tam bu noktada ortaya çıkan kavram ise “Güvenilirlik”tir. Güvenilirlik; herhangi bir ürünün (bizim sektörümüzde ise uçak sistemi ve komponentinin)



Havayolları tarafından Güvenilirlik Programı'nın uygulanması ile ürünlerin tasarımında belirlenen güvenilirlik seviyesinin üzerine çıkılamaz. Ancak kullanım sırasında, ürünün tasarım güvenilirliği yetersiz bulunursa, tasarımın iyileştirilmesi için modifikasyonlar uygulanarak güvenilirlik artırılır. Kullanım ve çevre şartlarına bağlı olarak, güvenilirlikte meydana gelen azalmayı, tekrar eski haline getirebilmek için bazı bakım işlemleri uygulanır fakat uygun olmayan ve/veya eksik yapılan bakım, güvenilirliği düşürebilir.

tarafından "bakım bilgi sistemi"ne kayıt edilen elektronik ortamdaki verilerdir. Ürünlerin kullanım ömürleri boyunca bozulmamış halde olduklarının veya sağlamlıklarının en iyi ölçümü olan güvenilirliğin tayin edilmesiyle, ürünlerin fonksiyonlarını;

- istenilen güvenilirlik seviyesinde
- belirli çevre şartlarında
- arızasız olarak
- "ne zamana kadar"

yerine getirebilecekleri saptanır. Bu sayede, arıza meydana gelmeden önce önleyici bakım yapılarak, arızanın önüne geçilmiş olunur.

Havayolları tarafından Güvenilirlik Programı'nın uygulanması ile ürünlerin tasarımında belirlenen güvenilirlik seviyesinin üzerine çıkılamaz. Ancak kullanım sırasında, ürünün tasarım güvenilirliği yetersiz bulunursa, tasarımın iyileştirilmesi için modifikasyonlar uygulanarak güvenilirlik artırılır. Kullanım ve çevre şartlarına bağlı olarak, güvenilirlikte meydana gelen azalmayı, tekrar eski haline getirebilmek için bazı bakım işlemleri uygulanır

belirli şartlar altında, istenilen emniyet seviyesinde, belirlenen süreye kadar fonksiyonunu arızasız olarak yerine getirebilme ihtimalidir. Yani bir olasılıktır, olasılık hesaplamalarında kullanılan veri ise bakım personeli



fakat uygun olmayan ve/veya eksik yapılan bakım, güvenilirliği düşürebilir. Burada önemli olan, hava yolunun kendi kullanım şartlarına ve tecrübesine uygun olan bakımın ve uygulama süresinin belirlenmesidir. Güvenilirlik analizleri yapılarak, elde edilen sonuçlar kullanılarak, uçağın bakım programı sürekli iyileştirilir.

Güvenilirlik Programı, gerçek çalışma şartları altında elde edilen performans ve ikaz değerlerine dayanarak yürütülen bir raporlama sistemi olup, uçağı devamlı olarak uçuşa elverişli bir durumda tutmak amacıyla tüm bakım programlarını destekleyici bir şekilde uygulanır. Gerçek çalışma şartlarına dayalı olduğu için sonuçlar havayolundan havayoluna farklılık gösterir. Örneğin tüm dünyadaki havayollarını hesaba katmakla yükümlü olan üretici tarafından yılda bir kez değiştirilmesi önerilen bir filtrenin çöl ortamında operasyon yapan bir havayolunda ve Baltık Ülkelerinde operasyon yapan bir havayolunda aynı periyotta değiştirilmesi beklenemez. 1 yıllık periyot çöl için çok uzun, Baltık Ülke'leri için ise çok kısa olacaktır. Güvenilirlik Programı, doğru işlemin doğru zamanda uygulanmasını sağlayarak arızaların önlenmesini ve uçağın güvenilirliğinin artırılmasını sağlar.

Güvenilirlik Programı'nın etkin bir şekilde uygulanmasıyla aşağıdakiler gerçekleştirilir:

- Plansız söküm ve bakımların azaltılması
- Beklenmeyen arızaların azaltılması
- Gereksiz bakımların iptal edilmesi
- Planlı bakım intervallerinin optimizasyonu
- Uygulanan bakımların etkinliğinin ölçülmesi

Güvenilirlik Programı'nın sonuçlarının kalitesinde, gerçek çalışma şartları altında veri tabanına girilen bilginin kalitesi baş rolü oynar. Bundan dolayı, veri kaynaklarının iyi bir şekilde tanımlanması, verilerin zamanında ve doğru olarak sisteme girilmesi sağlanmalıdır. Bu verilerin, kolay yorumlanabilmesi ve geleceğe yönelik analizlerin yapılabilmesi açısından, gerekli detayları içermesi gerekmektedir.

- Bakım maliyetlerinin düşürülmesi
- Emniyetin artırılması
- Düzeltici faaliyet gerektiren ve/veya istenilen performansın altında kalan konu ve ünitelerin tespit edilmesi
- Oluşabilecek arıza vb. olayların önceden tahmin edilmesi
- Motorların performansının izlenmesi ve uçuşta motor durması olaylarının minimuma indirilmesi
- Komponentlerin bakım süreçlerinin ayarlanması

Güvenilirlik Programı'nın sonuçlarının kalitesinde, gerçek çalışma şartları altında veri tabanına girilen bilginin kalitesi baş rolü oynar. Bundan dolayı, veri kaynaklarının iyi bir şekilde tanımlanması, verilerin zamanında ve doğru olarak sisteme girilmesi sağlanmalıdır. Bu verilerin, kolay yorumlanabilmesi ve geleceğe yönelik analizlerin yapılabilmesi açısından, gerekli detayları içermesi gerekmektedir.

Uçakların güvenilirlikleri, uçak ve sistem seviyesinde izlenir. Güvenilirlik Programı; uçak ve sistemlerin zamanla performanslarındaki değişimin ölçümü için kullanılır. Güvenilirlik performansları; pilot raporları, bakım raporları, kabin raporları, yer ve hava aksaklıkları, teknik olaylar, komponent sökümü, uçağın kullanımı ve diğer veriler incelenerek belirlenir ve iniş sayısı veya uçuş saati baz alınarak hesaplanır.

Güvenilirlik performansının izlenmesi, güvenilirlik parametrelerinin ikaz seviyeleri ile karşılaştırılması esasına dayanır. Bu sistemin amacı, uçak operasyonun izlenmesini sağlamak, kötü performansı belirlemek ve performansın kabul edilebilir ölçülere getirilebilmesi için uygun önlemleri almaktır.





Performans standardı, kontrol seviyesi, güvenilirlik göstergesi veya kontrol limiti anlamlarına gelen güvenilirlik İkaz Seviyesi, filodaki uçak sayısına, kullanıma ve kazanılan tecrübeye bağlı olarak değişir. İkaz Seviyeleri, herhangi bir filodaki uçakların, emniyetli bir şekilde çalıştığı bir periyot içerisinde oluşan olayların sayısına göre hesaplanır. Bu değerler,

kazanılan tecrübeye ve ürünlerdeki gelişmelere paralel olarak revize edilir.

Güvenilirlik Programı'na uygun olarak bir uçağın veya bir sistemin performansını belirlemek için, izlenen parametrelere ait aylık performans seviyeleri, ikaz değerleriyle karşılaştırılır. İkaz seviyesini geçen sistemler için gerçekten bir kötüleşme olup olmadığı veriler üzerinden detaylı olarak incelenir. Gerçekten kötüleşme olan sistemler için "İkaz Bildirisi" hazırlanır ve ilgili mühendislik birimine gönderilir. İkaz bildirimlerinde belirtilen arızalar için mühendislik analizi yapılarak arızaların ana sebepleri araştırılır, ilgili birimler ve uçak/komponent imalatçıları ile görüşülür, gerekli hallerde arızalar için diğer operatörlerin yaşadığı tecrübeler öğrenilir, elde edilen bilgiler değerlendirilir ve gerekli düzeltici işlemler belirlenir. Aylık olarak yapılan ve Güvenilirlik Toplantısında tüm paydaşların katılımı ile ikaz bildirimleri ve ilgili mühendislik analiz raporları değerlendirilir. Arızaların son durumları incelenerek yapılacak işlemler konusunda karar alınır. Alınan kararların uygulaması ve yapılan düzeltici işlemlerden sonra sistemlerdeki arızaların giderilip giderilmediği takip edilir.

Bu döngü kapalı bir çevrim olup sürekli kendini tekrar eder. Sonuç ise doğru zamanda doğru bakımı yapılmış minimum arıza ile operasyon gerçekleştiren uçaklardır.

Güvenilirlik performansının izlenmesi, güvenilirlik parametrelerinin ikaz seviyeleri ile karşılaştırılması esasına dayanır. Bu sistemin amacı, uçak operasyonunun izlenmesini sağlamak, kötü performansı belirlemek ve performansın kabul edilebilir ölçülere getirilebilmesi için uygun önlemleri almaktır. Performans standardı, kontrol seviyesi, güvenilirlik göstergesi veya kontrol limiti anlamlarına gelen güvenilirlik İkaz Seviyesi, filodaki uçak sayısına, kullanıma ve kazanılan tecrübeye bağlı olarak değişir.

MEŞRUTİYETTEN CUMHURİYETE KARİKATÜRLERDE HAVACILIK (7):

“FEN VE SAN’AT NE KADAR ETTİ TERAKKİ BİRDEN PEK KOLAYLIKLA BUGÜN KALKIYOR HERKES YERDEN...”

Karagöz dergisinin havacılık karikatürlerinin bir kısmı da teknolojik gelişmelerin değerlendirilmesi amacıyla çizilmiş. Tayyare, balon ve zeplinin “fende terakki”de simge olduğu bir dönem 1910’lar...



İSMAİL ŞEN

Bu da mı olacak?

Dönem dergilerinde yayınlanan bazı karikatürlerde gelecekte olabilecekler de resmedilip, değerlendiriliyor. Hatta bazı karikatürler bilimkurgu özellikleri bile taşıyor. Örneğin,

Karagöz’ün 6 Nisan 1918 tarihli sayısında yayınlanan bir karikatürde (Karikatür 1), bir top mermisinin içinde seyahat eden insanlar tasvir edilmiş. Jules Verne’in Aya Seyahat romanındakine benzer bir biçimde çizilen

ve bir uzay aracına benzeyen ve hızla yol alan top mermilerini izleyen Karagöz ve Hacivat arasında şu diyalog geçiyor:

Hacivat – Karagöz, bu da mı olacak?

Karagöz – Hiç şüphe yok. Bunu ve bunun gibi daha ne harikalar göreceksin!

1918’den geriye bakıldığında on yıl içinde yaşanan havacılık gelişmelerinin büyüklüğü açıkça görülür. İlk uçuşun üzerinden sadece 10 yıl kadar geçmiş olmasına rağmen uçaklar sivil ve askeri alanlarda kullanılmaya başlamış, teknolojileri ise olağanüstü hızla gelişmişti. Bu baş döndürücü gelişmeler uçuk teknolojik atılımların da kısa sürede gerçekleşeceğine dair bir inancın oluşmasına yol açıyordu. Bu karikatür de “teknolojinin harikaları beklentisinin” bir yansıması. Zaten Karagöz’ün cevabı da bu inancı ve beklentiği yansıtıyor: “Hiç şüphe yok.”

Şehrin kalabalığına hava çözümü

Teknolojinin insanların hayatını kolaylaştıran çözümlerinin, hep iyi sonuçlar doğuracağına ve her sorunu çözeceğine dair inanç da sürekli gelişir 20. yüzyıl başlarında. Uçuk çözümler hem kolayca karikatür olarak çizilebildiği hem de ilgi çektiği için, dönem dergilerinde bol bol kullanılır.

Karagöz dergisinin 6 Temmuz 1918 tarihli sayısında yayınlanan böyle bir karikatürde de (Karikatür 2), şehrin kalabalığına balon veya zeplinli bir çözüm öneriliyor. Muhtemelen Pazar kurulduğu için müthiş kalabalık bir caddede, satıcılar, müşteriler ve hatta birkaç süvari dolayısıyla adım atılması mümkün değildir. Bu kalabalıktan bindikleri bir zeplinle kurtulmuş Karagöz ve Hacivat arasında şu diyalog geçer:

Hacivat – İhvana, yarana selam. Milliyet? Anasıyla kızlar ağasına ihtiram! Şu bir kutu şekeri de götür, tatlı söyle tatlı yedir. Bize bir hayırlı haber getir. Karagöz – Sen merak etme Hacivat, bizim ev sana emanet! Malum ya yolculuk bu, gidip de görmek, görüp de gelmemek var. Karagöz, 17 Teşrini Sani 1336 (17 Kasım 1920)



مردی : می فراد

سنة ۱۰۱ ، آتی آتی ۲۰۰۰

سنة ۲۰۰۰ (و آتی آتی ۱۱۰)

سنة ۲۰۰۰ (و آتی آتی ۱۱۰)

تلفون نومبر ۱۹۱۸

تلفون نومبر ۱۹۱۸



ساحب امتیاز : می فراد

پوسته اجرت و پرله من مکتوب لریول اولماتا

درج اولمات اوراق اعاده ایلر

مربوع اوراق صاحب امتیاز نامت

کوشد لیدر

اداره خانه من : باب عالی جاده سنده داتر

مخصوصه در

فرهنگ بازی و رسد لریک حقوق

حق تألیف ، قانونی موجبیه محفوظه

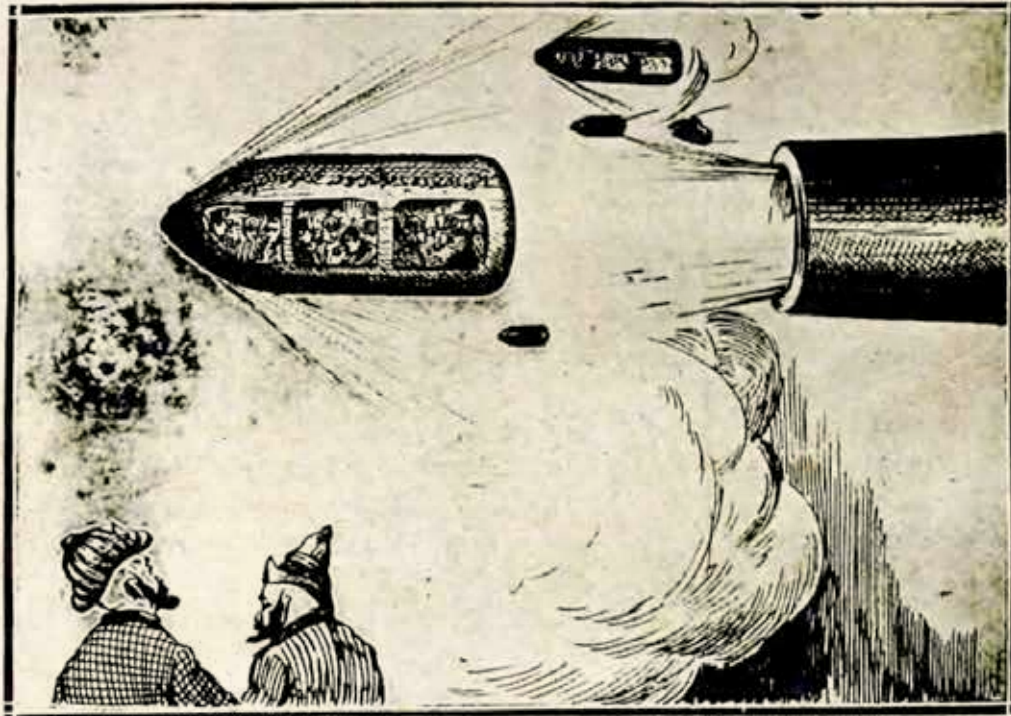
برداشتند و محمد ابراهیم کوشد نشر اولمات مزاج فرهنگ

نسخه ۲ غروش ۱۱

۶ نیشال
۱۳۳۱

۲۱ جادی الاخر
۱۳۳۱

نومبر ۱۰۵۶ جمعه ایرانی



حاجیواد - فرهنگم ، بوده می اوله جتی ؟

فرهنگم - هیچ شپه یوق . یونی و یونک کی دهانه خارقه لری کورد چک سک !

فرهنگم جزای

فرهنگم - بزم کورد : خیرر ، کورد !
§ وقت : هندستان یولی .
فرهنگم - یونون لغوا بوور عاتک اوستند .
§ طین : فکمالوکه صالح فکلی
فرهنگم - دوده فولاق !
§ ساح : دوابی صلح خولاری
فرهنگم - پاشاسین عاریه ! دپه آل
بیراتی اینته بوسه ک ، نددن سیکینورسک !
§ آتی : روم ایل دمهیر بولنده دوت یقی
ساعت اذیت
فرهنگم - برسلرده بولدر ، کونده عیاره
خلقه اون سکر ساعت اشکنه !
§ الدام : حریک مستولیتی
فرهنگم - کیسه اوسقنه آتا بور !
§ وقت : ساح یقی
فرهنگم - بری مامالی کی .

§ مسور افکار : قلیعه ، لیافه داتر ،
مقاله سندن [قارنرک طوق ، سیرنرک چک اوله جتی
کولر ، غالباً ، اوزاق دکل ، اه برده عالی و بربرسه
آرتق اکیکر تالاز .
فرهنگم - اشتاعلر باشنرک ، عیبا
اونکیلر دها چاپوق کز می ، دبرسک !
§ ساح : اگر غالب کسه بدیلر ...
فرهنگم - آفرینکی خیره آج !
§ الدام : شهر من .
فرهنگم - بابود باردن کیدرسک ، با بو
دوبی کوده رسک !
§ الدام : انکال عا یون آرتیور ؟
فرهنگم - بیلری خادم باباد لری ایچون !
§ وقت : بکی برضربه انتظاری
فرهنگم - الانتظار ، اشد من البار .
§ الدام : عمل اینجایات

§ نرجان حقیقت : [نمونه حیات ،
مقاله سندن] تألیف اولور که ... تورکک شماری
کندینه مال ایدمش اولان برغزته قاتقاسیادکسی
الله ساد بر شکل آله می نام شو صیره ده پوتارنده
تحلیل ایندیکر و صرف جاهل و قافاسیادن تماماً
عالم بردمادک عملده می اولان بازبلر کندی ستولر .
نقد بر و بریور .
فرهنگم - حالا صاحبی باشنده دکل ، دپه
باغه هرکس سلمه السلام کیر بیور ...
§ آتی : بک محترم زردشت اندمن مضمر لری
فرهنگم - اولایند و قاطبة احوالده اس
فرمان زردشت - مضمر لریک می ؟

Hacivat – Karagöz, beni nihayet balona da mı bindirdin?

Karagöz – Şu sokağa bak! Seyyar satıcılar kaplamış. Halk üst üste, geçemiyor. Buralardan geçebilmek için balona binmekten başka çare var mı?

Sık sık yapıldığı gibi bu karikatürde de balon ile zeplin karıştırılmıştır.

Köprünün kapattığı limana uçan gemi

İlk modern Galata köprüsü, 1845 yılında dönemin padişahı Sultan Abdülmecid'in annesi Bezm-i Alem Valide Sultan tarafından yaptırılır ve İstanbul'un sosyal, kültürel ve ekonomik hayatını değiştirir. 18 yıl kullanılan bu köprünün ve devamında yapılanların en önemli etkisi yüzyıllardır İstanbul'un limanı olan Haliç'in liman olmaktan çıkmasıdır. Galata köprüsü zamanla yenilenerek gemilerin girmesine uygun bir açılır kapanır sisteme kavuşmuş olsa da büyük yük gemilerinin girmesi, Haliç'in zamanla dolması

dolayısıyla mümkün olmaz. Liman Karaköy ve sonra da Haydarpaşa'ya taşınır. 1912'de yapılan ve 1992'deki yangına kadar kullanılan açılır kapanır köprü, şehir hatları vapurlarının giriş çıkışları için belirli saatlerde açılır, ancak tabii ulaşım sürekli aksar.

lara sürekli değiştirilip yenilenmiş ve dı. Köprüye 'Cisr-i Cedid'[5], 'Valide Köprüsü', 'Yeni Köprü', 'Büyük Köprü', 'Yeni Cami Köprüsü', 'Güvercinli Köprü' adları takılmıştı. Köprünün Karaköy tarafında, yeni köprünün Sultan Abdülmecid Han tarafından inşa ettirildiğini belirten Şinasi'nin bir beyti vardı. Köprünün üzerinden ilk geçen Sultan Abdülmecid idi. Altından geçen ilk gemi ise Fransız kaptan Magnan'ın kullandığı Cygne gemisi oldu. İlk üç gün köprü geçişi parasız idi. 25 Ekim 1845'de Denizcilik Bakanlığı tarafından toplanan ve müdüriye olarak bilinen köprü geçiş ücreti toplanmaya başlandı.

14 Mayıs 1919 tarihli Karagöz'de yayınlanan bir karikatür de (Karikatür 3), bu sorunun çözümünün imkânsızlığını gemilerin uçurulması gerektiğini söyleyerek ifade ediyor. Karikatürdeki diyalog da limandaki soruna dikkat çekiyor:

Hacivat – Bu da nesi oluyor Karagöz? Hiç balonla havadan vapur çekildiğini görmemiştim!...

Karagöz – Bilemedin mi yahu? Köprüden Üsküdar'a gidiyorlar. Böyle limanda öyle usule hiç şaşmamalı.

Abdesthaneli tayyare

Birinci Dünya Savaşı bitmiş, uçakların sivil amaçlarla kullanımı yaygınlaşmaya başlamıştır. Karagöz'ün 24 Eylül 1919 tarihli sayısının kapağında yer alan bir karikatür (Karikatür 4), uçaklara rahat uçuş için eklenen yeniliklerden bahsediyor. Özellikle yeni yolcu



Hacivat – Bu da nesi oluyor Karagöz? Hiç balonla havadan vapur çekildiğini görmemiştim!...

Karagöz – Bilemedin mi yahu? Köprüden Üsküdar'a gidiyorlar. Böyle limanda öyle usule hiç şaşmamalı.

Karagöz, 14 Mayıs 1335 (14 Mayıs 1919)

Hacivat – Karagöz, beni nihayet balona da mı bindirdin?

Karagöz – Şu sokağa bak! Seyyar satıcılar kaplamış. Halk üst üste, geçemiyor. Buralardan geçebilmek için balona binmekten başka çare var mı?

Karagöz, 6 Temmuz 1334 (6 Temmuz 1918)

uçaklarının tuvaletli olması Karagöz ve Hacivat'ı çok etkilemiş, "fen ve san'at'a methiyeler düzüyorlar:

Hacivat:

Fen ve san'at ne kadar etti terakki birden
Pek kolaylıkla bugün kalkıyor herkes yerden
Yeni tayyarelerin altı neferlik yeri var
Koca bir (yer?) kahve ocağı... Ne mükemmel asar!

Karagöz:

Var imiş derununda bir abdesthane
Bu asıl binmeye arzu veriyor insana
Ah binsem ve binerken "kalomel"ler içsem
Söyle a ya o zaman ben nerelerden geçsem?

Sevr'e gidebilseydik...

7 Temmuz 1920 tarihli Karagöz'de yayınlanan bir karikatürden (Karikatür 5) anladığımıza göre, o günlerde İstanbul'da bir Fransız tayyareci, tayyaresiyle icrayı sanat eyliyordu. Daha önce de benzerlerine rastlandığı gibi uçağıyla gösteri uçuşu yapan ve bazen de cesur İstanbulluları uçuran bu tayyarecinin ismi zikredilmemiş, sadece "Fransız Tayyareci" deniyor.

Karikatürün iki açıdan önemi var. İlki, tayyare deneyiminin dönem insanları üzerinde etkisi: Hacivat, uçuştan sonra "Biraz başım sersem oldu, gönlüm bulandı" diyerek bu etkiyi özetliyor. İkincisi ise o sırada süren ve 10 Ağustos'ta, Sadrazam Damat Ferit Paşa, Maarif Nazırı Bağdatlı Mehmed Hadi Paşa, Büyükelçi Reşad Halis ve Şura-yı Devlet Reisi Rıza Tevfik tarafından umzalanacak Sevr Antlaşması'na gönderme yapması:

Hacivat – Aman Karagöz, hele şu istediğime de nail oldum. Tayyareye bindim. Biraz başım sersem oldu, gönlüm bulandı ama hevesimi aldım ya.

Karagöz – Ne söylüyorsun Hacivat, o kadar hoşuma gitti ki sorma, hele beni şöyle İstanbul üstünde dolaştırıp indirecek yerde sulh kongresine götürüp bir haber alsaydık muhterem Fransız tayyarecisine daha çok teşekkür edecektim.

Gidip de görmek, görüp de gelmemek var...

Karagöz'ün 17 Kasım 1920 tarihli sayısında yayınlanan bir karikatür de (Karikatür 6) uçak yolculuğuna çıkan Karagöz'ü, Hacivat'ın uğurlamasını tasvir ediyor. Hem yolculuk için tayyarenin kullanılmaya başlaması, hem de yolculuğun tehlikeleri için yüzyıllardır kullanılan "gidip de dönmek" var" deyiminin kullanılması açısından önemli bir karikatür. Uçak yolculuğunun kanıksanmaya başlanmış olsa da tehlikeli imajının sürdüğünü gösteriyor:

Hacivat – İhvana, yarana selam. Milliyet? Anasıyla kızlar ağasına ihtiram! Şu bir kutu şekeri de götür, tatlı söyle tatlı yedir. Bize bir hayırlı haber getir.

Karagöz – Sen merak etme Hacivat, bizim ev sana emanet! Malum ya yolculuk bu, gidip de görmek, görüp de gelmemek var.



Hacivat:

Fen ve san'at ne kadar etti terakki birden
Pek kolaylıkla bugün kalkıyor herkes yerden
Yeni tayyarelerin altı neferlik yeri var
Koca bir (yer?) kahve ocağı... Ne mükemmel asar!

Karagöz:

Var imiş derununda bir abdesthane
Bu asıl binmeye arzu veriyor insana
Ah binsem ve binerken "kalomel"ler içsem
Söyle a ya o zaman ben nerelerden geçsem?

Şişede: "Hint Yağı"

Kalomel: Eskiden yaygın olarak kullanılan müşhil ilacı

Karagöz, 24 Eylül 1335 (24 Eylül 1919)



Hacivat – Aman Karagöz, hele şu istediğime de nail oldum. Tayyareye bindim. Biraz başım sersem oldu, gönlüm bulandı ama hevesimi aldım ya.

Karagöz – Ne söylüyorsun Hacivat, o kadar hoşuma gitti ki sorma, hele beni şöyle İstanbul üstünde dolaştırıp indirecek yerde sulh kongresine götürüp bir haber alsaydık muhterem Fransız tayyarecisine daha çok teşekkür edecektim.

Karagöz, 7 Temmuz 1336 (7 Temmuz 1920)



TÜRK HAVA YOLLARI UÇUŞ EĞİTİM MERKEZİ

Atatürk Havalimanı, Florya yerleşkesinde 1993 yılında uçuş eğitim hizmeti vermeye başlayan Ortaklığımız Uçuş Eğitim Merkezi, halihazırda 14 adet tam donanımlı uçuş simülatörü, 6 adet Kabin Acil Durum Eğitim Cihazı, 2 adet Kabin Servis Eğitim Cihazı, 58 adet eğitim sınıfı ve bir adet konferans salonu ile aynı anda yaklaşık 1500 kişiye eğitim hizmeti sunabilmektedir.

Türk Hava Yolları büyüyen filosu, artan yolcu sayısı ve sürekli gelişen hizmet kalitesi ile sağladığı yükselişini, özveriyle çalışan insan kaynağının desteğiyle sürdürmeye devam etmektedir. Büyümenin ve kaliteli havayolu olmanın en önemli itici gücü tartışmasız insan kaynağıdır. Mevcut kaynak kalitesinin

artırılmasının eğitimle mümkün olacağına bilinci ile hareket eden Türk Hava Yolları Uçuş Eğitim Merkezi, Ortaklık bünyesinde çalışmakta olan 4000'nin üzerinde kokpit personeli ve 10.000'den fazla kabin personelinin eğitim faaliyetini uluslararası standartlara uygun şekilde yürütmektedir.



Uçuş Eğitim Merkezimiz, Ortaklığımızın vizyonu ve hedefleri doğrultusunda bölgenin lider eğitim merkezi olma hedefine hızla ve emin adımlarla ilerlemektedir. Yeni yatırımımızın hayata geçmesi ile mevcut simülatör sayısı 14'e ulaşmış ve %40'lık artış sağlanmıştır. Ayrıca 32 ilave sınıf ile toplamda 90 sınıf kapasitesine ulaşan Merkezimiz, %48'lik kişi kapasite artışı sağlanarak aynı anda 2.260 kişiye eğitim hizmeti sunabilir duruma gelmiştir. Alım süreci devam eden simülatörlerle kısa süre içerisinde mevcut simülatör sayısının 24 olması hedeflenmektedir.

Ülkemizi havacılık sektörünün merkezi durumuna getirecek İstanbul Yeni Havalimanı ile birlikte, eğitimli

uçuş ekibi ihtiyacında da ciddi bir artışın kaçınılmaz olacağı aşîkârdır. Ülkemizin Uçuş Eğitiminde dışa bağımlılığını sonlandıran Uçuş Eğitim Merkezimiz, Uluslararası platformda rekabet gücünü ve dolayısıyla eğitim satış payını artırarak ekonomimize katkı sağlamayı amaçlamaktadır. Bu amaç doğrultusunda dünyanın en büyük uçuş eğitim merkezlerinden biri olma hedefimize, açılışını gerçekleştirdiğimiz yeni merkezimiz ile ilerliyoruz.

Yeni Merkezimiz; ihalesi 22 Nisan 2016 tarihinde yapılan 55.369,48 m2 yerleşke alanı içerisinde 26.500 m2 kapalı alana sahiptir. Binada Kesintisiz Güç kaynağı Dinamik UPS ile enerji kesintisi hissedilmeyecektir. Yeşil havayolu vizyonumuza uygun olarak binamızda enerji otomasyonu kurulmuştur. Bina otomasyon sistemi sayesinde akıllı bina konseptinde tüm noktalar ile tüm cihazlar izlenebilir ve kontrol edilebilir durumdadır.

Uluslararası kimliğe sahip Uçuş Eğitim Merkezimiz, gelişen teknolojinin tüm imkânlarından faydalanarak deneyimli eğitim kadrosu ve yenilikçi eğitim felsefesiyle Ortaklığımız uçuş operasyonunun emniyetle sürdürülmesine katkı sağlamaya devam edecektir. Bu bağlamda Merkezimiz, SHGM, ICAO ve EASA standartlarının tüm gerekliliklerini yerine getirerek tüm dünyada tanınan bir Havacılık Eğitim Merkezi konumuna gelmiştir.



Uçuş Eğitim Merkezinde eğitimler altı kategoride yürütölmektedir.

- Temel Pilotaj Eğitimi
- Kokpit Uçuş Eğitimleri,
- Kokpit Yer Eğitimleri,
- Kabin Memuru Eğitimleri
- Dispeçer Eğitimleri
- Loadmaster Eğitimleri





Kokpit Eğitimleri:

- B777, B737NG, A-320, A-330 ve A-340 tipindeki uçaklar için:
 - Tip İntibak Eğitimi
 - Tip İntibak/Simülör Öğretmeni Eğitimi (TRI/SFI)
 - Tip İntibak/Simülör Kontrol Pilotu Eğitimi (TRE/SFE)
 - MCC Temel ve Öğretmenlik Eğitimi (MCC/MCCI)
 - Sadece Simülörle Yapılacak Tip İntibak Eğitimi (ZFTT)
- Fark Eğitimi (B737 400-800)
- A320'den A330 ve A340'a, A330'dan A320 ve A340'a, A340'dan A320 ve A330'a CCQ Eğitimi

- OM Part D Kapsamındaki Tüm Eğitimler
- SHGM Onaylı Temel Dispeçer Eğitimi (Tazeleme Eğitimi OM Part D kapsamında)
- SHGM Onaylı OM Part D Kapsamında Temel ve Tazeleme Load Master Eğitimi
- Milli Eğitim Bakanlığı Onaylı Eğiticinin Eğitimi
- SHGM Onaylı Tehlikeli Maddeler Eğitimi

Merkezimizde, 7 gün 24 saat Boeing 777, Boeing 737, Airbus A320, A330, A340 tiplerindeki simülörlerimizde hizmet verilmektedir.

Uçuş Eğitim Başkanlığı bünyesinde;

- 5 adet B737-800
- 4 adet A320
- 3 adet A330/A340
- 2 adet B777-300ER

tam donanımlı uçuş simülörü bulunmaktadır.

Kabin Eğitimleri

Uçuş Eğitim Başkanlığı bünyesinde hizmet veren Kabin Eğitim Müdürlüğü, her yıl Türk Hava Yolları'nın 10.000'den fazla kabin memuruna ve aynı zamanda kurum dışı müşterilere hizmet vermektedir. Kabin memurlarının eğitimlerinde, kabinde meydana





gelebilecek tüm acil durum senaryolarının gerçekçi canlandırıldığı CEET (Cabin Emergency Evacuation Trainer) ve servis eğitimlerinin verildiği CST (Cabin Service Trainer) cihazları kullanılmaktadır.

Ayrıca suya acil iniş eğitimi verilen, uluslararası standarttaki "ditching havuzu" ve mock-up bölümünde bulunan A319, A320, A321, A330, A340, B737, B777 "door trainer"lar ile, kabin memurlarına kapı açma kapatma kuralları ile normal ve acil durumda kapıların kullanımı eğitimleri verilmektedir.

Kabin Ekibi Otorite Onaylı Eğitimler

- A-319/320/321, A-340/A-330, B737NG ve B777 Type, Conversion and Differences Training (Initial/Recurrent/Requalification/Refresher)
- Cabin Crew Initial Training
- CRM (Crew Resource Management) Training
- Aviation Security Training
- Dangerous Goods Regulations Training
- First Aid Training (Sağlık Bakanlığı Onaylı)
- Defibrillator (Avrupa Resüstasyon Konseyi Onaylı)
- Ditching – Sea & Land Survival Training and Wet Drill
- Safety Emergency Procedures (SEP)

Kabin Ekibi Mesleki Gelişim Eğitimleri (Kabinde Sessizlik, Üniforma ile Yaşam, Ürün Hizmet Sunumu Eğitimleri, Anons Uygulamaları Eğitimleri vb.)

Eğitim Satış Faaliyetleri

Uçuş Eğitim Merkezimiz kuruluşundan bugüne kadar 100'ün üzerinde farklı havayoluna uçuş eğitim hizmeti sağlamış olup aktif olarak 40'ın üzerinde yerli ve yabancı havayoluna hizmet vermeye devam etmektedir.

Uçuş Eğitim Merkezi, uluslararası standartlarda, kaliteli hizmet veren, bölgesinde tanınırlığı olan ve her geçen gün hedeflerine biraz daha yaklaşan bir çizgide eğitim hizmeti vermeye devam etmektedir. Nitelikli eğitmen ve destek kadroları, sahip olduğu modern teknoloji, fiziki altyapı olanakları ve sürekli gelişim bilinciyle müşteri yelpazesini ve hizmet kalitesini artırmaktadır.



DİJİTAL DÜNYA VE BITCOIN

Dijitalleşen dünya tabiri klişe terimler arasında yerini aldı. Genellikle bu tabiri gördüğümüzde okuma gereksinimi bile duymayız ve es geçeriz. Bu konuyu es geçmemeli ve tam anlamıyla bulunduğumuz durumun farkında olmamız gerekmekte çünkü gelecek bu dijital dünyanın üzerine kuruluyor. Dijitalleşme demek kısaca saklanılmak istenilen bir verinin küçük yer kaplaması, ulaşabilirliğin kolay olması, taşınabilir olması ve iletişim kolaylığı demektir fakat en önemlisi de zamandan kazançtır. İletişim, fotoğraf, matemeatiksel hesaplamalar, takvim, hatırlatıcı notlar, proje çizimleri, finansal veriler vb. daha birçok iş (1900 öncesini referans alarak) fiziksel olarak veya buna yakın bir metotla yapılmaktaydı.



AHMET KOÇ Uçak Teknisyeni

Örneğin yakın geçmişte bir kişinin numarasını bulmak için telefon rehberi denilen deftere bakılır ve yeni numara o deftere yazılırdı. Ev telefonları veya ankesörlü telefonlar ile iletişim yaygındı. Fotoğraflar çekilir ve filmlerden alınarak kağıtlara basılır ve saklanırdı. Paralar bankada değil evin gizli yerlerinde saklanırdı. Uzaktan iletişime geçmek, devasa projeler çizmek ve inşa etmek zordu. Günümüze biraz daha yaklaştığımızda maaşlar bankalardan çekilir veya elden alınırdı sonra faturalarla ödeme merkezlerine gidilir nakit ödeme yapılırdı. Şimdilerde bir cep telefonu ile önceden saatler belki günler alan olayları

kısa sürede kolaylıkla yapabilmekteyiz. Artık birçok kişi maaşlarını bankadan çekmiyor bile. İnternet bankacılığından veya otomatik ödeme talimatları ile işlemler hallediliyor. Anlatmaya çalıştığımız her ne kadar istemesekte zamanla dijital dünyaya ayak uyduruyoruz veyahut buna mecbur bırakılıyoruz. Kendimize soralım: son bir sene içinde, kaç tane çekilen fotoğrafı kağıda bastırıp sakladık? Evimizde hala telefon rehberi var mı? Bankada para tutmak yerine yastık altında tutmayı mı tercih ettik? Eğer bu sorulara olumsuz cevap veriyorsak biz de dijitalleşmişizdir. Bu yaşam tarzına farkında olmadan

geçtik. Bunun sonucu fiziksel dünyaya ek olarak "Dijital Dünya" ortaya çıktı. Dijital dünyaya daha bir çok eklenti gelecek gibi görünmekte. Bunun ilk ve en belirgin adımı "Bitcoin" oldu.

Bitcoin'in Tarihi

Bitcoin çıkışı; özellikle Amerika'nın 2007'deki mortgage krizi ile dijital para birimlerinin fitili ateşlendi ve 2008'de ilk dijital para birimi olarak türedi. Kurucusu, takma adı SATHOSHI NAKAMOTO olan kişi mi? kurum mu? bilinmemektedir. Kurucusunun veya kurucularının teknolojiyi ve matematiği kullanarak bu para birimini çıkartmalarının sebebi kendilerine "dijitalleşen dünyada neden dijital para birimi yok?" sorusunu sormaları mı? Yoksa planlı olan bir projenin eseri mi? Günümüzde bu soruların cevapsız kaldığı da bir gerçektir. Şu anda ülkemizde çok yaygın olmasa da yurtdışında yaygın olarak kullanılmaktadır. İsveç, Estonya, Avusturalya, Japonya gibi ülkeler şu anda KDV almak için bitcoini yasalarına "DİJİTAL PARA BİRİMİ" olarak ekledi. Bu gibi girişimlerde bulunan ülke sayısı sürekli artmaktadır.

Yapılan araştırmalara göre bitcoinin çıkışının geçmişte planlandığıda görülmektedir. Ekonomiye yön veren bazı ülkeler ve kuruluşlar bunun sinyalini daha önceden vermiştir. 1988'deki ünlü bir ekonomi dergisinin kapağında bu açıkça görülmektedir.

İnternetin ve yazılım dillerinin temelleri atılırken de buna yer verilmiştir. Herkes internette dolaşırken "404 NOT FOUND" adında bir arıza kodu almıştır. Bu kodun

açıklaması internet sayfasının bulunamadığını söyler. Bunun gibi birçok arıza kodu vardır. Örnek olarak 403 "Engellinmiş İçerik", 503 "Servis Kullanılamıyor" ve bizim şu anda görmediğimiz 402 "Ödeme gerekli, para bulunamadı" arıza kodu. Bu kod digital para birimleri için ileride oluşturulacak teknoloji için yapılmış olduğu söylenmektedir. Bu hesaplamaların 1950 yıllarında yapılmaya başlandığını söyleyebiliriz. Şimdi teorileri bir kenara bırakıp biraz teknolojisinden bahsedelim.

İlk adım Blockchain (Blok zinciri)

Dijital paraları anlamak istiyorsak öncelikle normal merkezi sistemli serverlar dışındaki blockchain'i anlamamız gerekmektedir ve bu konuyu anlatırken bitcoin üzerinden anlatmaya çalışalım.

Bir örnek ile başlayalım. İnternet sitesi kurmak istiyoruz ve bunun için öncelikle siteyi yazılım ile oluşturarak bir merkezi servera yerleştiriyoruz ve internet ağına bağlıyoruz. Kurduğumuz sitenin merkezinin nerede olduğu lokasyon olarak bellidir ve bu serverın elektriği veya internete olan bağlantısı kesildimi site kullanılamaz hale gelir. Blockchain merkezi sistemlerden farklıdır. Bu teknolojinin birçok merkezi vardır ve bu merkezler birbirine internet ile bağlıdır. Blok zincirini global bir defter olarak düşünersek yapılan tüm işlemler eş zamanlı olarak bu defteri tutan milyonlarca kişisel veya kurumsal bilgisayarlar tarafından aynı anda kayıt altına alınır. Bu kayıt edilen bilgiler üst düzey kripto teknikleri ile kayıt edilir. Defterde yapılmaya çalışılan bireysel



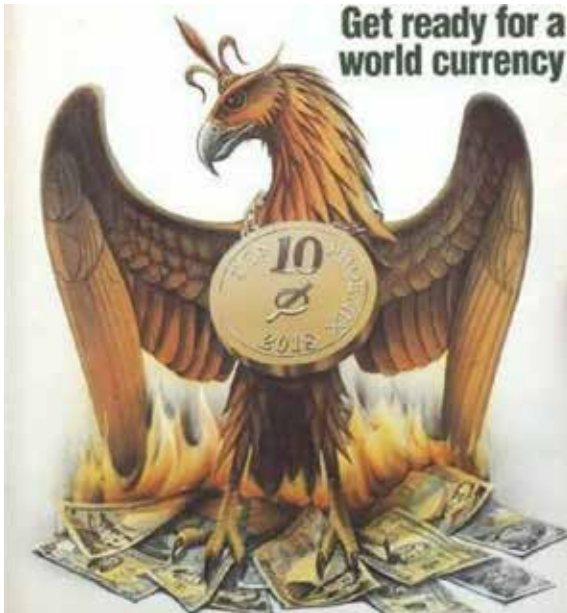


Bitcoin üretmek için kurulmuş yüksek güçlü işlemcilerden oluşan dijital tarla.

değişiklik diğer defterlerle uyuşmayacağı için bu defter blokcahin dışına çıkar. Dijital paralar blockchain teknoloji ise gönderilir ve üretilen yeni dijital paraların varlığı bu defterlere işlenir. Bitcoin ile ilgili defteri isterseniz sizde tutabilirsiniz fakat bunu için yaklaşık 140 gb'lık bir veri indirip ve upload özelliğini açmanız gerekmektedir. Bu teknoloji sadece kriptolu para için kullanılmamaktadır. Birçok farklı sahalarda kullanılmakta ve geliştirilmektedir.

Bitcoin nedir?

Bit en küçük dijital veridir ve bitcoinin ismi buradan gelmektedir. Bitcoin bitlerden oluşmuş bir şifreli dosya olup blockchain'de kayıt altındadır. Her üretilen bitcoinin ayrı bir şifreleme metodu vardır bunu kağıt paraların üstündeki seri numaraları gibi düşünebiliriz.



1988 Yılında Ünlü Bir Ekonomi Dergisinin Kapak Fotoğrafı



Bitcoin dijital bir para birimidir. Genellikle isimlendirilirken sanal para birimi olarak telaffuz edilir, bu yanlıştır. Sanal parayı bankalar kısmi rezerv sistemi(KRS) ile oluştururlar. Dünyada şu anda 930 trilyon dolar olduğu biliniyor ve bu paranın yaklaşık 80 trilyon doları gerçekten basılmış paradır geri kalanı ise KRS ile oluşturulmuş sanal paradır. Bitcoin ise yazılımının izni kadar üretilebilen bir birimdir. Şu anda 16,574,150 adet bitcoin vardır,yapılan hesaplamalara göre 2192 tarihinde son bitcoin üretilecek ve bitecek. Daha sonra piyasada ne kadar bitcoin varsa onlarla sınırlı kalacak ve daha fazlası üretilemeyecek. Bitcoinin saklanması sanal cüzdanlar ile sağlanır. Telefonunuzda, bilgisayarınızda yada bir A4 kağıdına QR kodunu çıktı alarak saklayabilirsiniz. A4 kağıdına QR kodunu çıkarttıktan sonra sanal cüzdanlardan bu kodu okutanın hesabına o koddaki bitcoin değeri geçer ve bu kod bir defa işlem yapılacak şekilde tasarlandığı için ikinci okutan kişiye blockchain teknoloji sayesinde aktarım sağlanmaz.

Yandaki koddan bir miktar bitcoin bulunmakta



Bitcoin nasıl üretilir (mining)?

Bitcoin sizin bilgisayarınızın işlemci gücü ile çözülebilen üst düzey kriptolu bir matematiksel problemi çözmeye çalışarak üretiliyor. Misal olarak 10 öğrencisi bulunan bir sınıfa $2x+10=30$ $x=?$ Sorusu soruluyor. Ödül ise 10 tane kalem. Öğrenciler beraber buldukları doğru cevap sonucu 10 tane kalem problemi çözümünde bulundukları katkıya oranla kazanıyor. Öğrenciler = işlemci gücünü, sınıf = bloku, problem = kriptolu yazılımı, kalem = bitcoini temsil etmekte. Blok içinde kriptolu yazılım çözülür ve madenciler verdikleri işlemci gücüne göre bitcoin alır. Bu problemler her blok çözülünce

yenisi açılır ve zorluk derecesi sürekli artar. Çözülen blok sonrası alınan bitcoin sayısı senelik bazda düşerek devam eder. Kriptolu yazılan bu yazılım bir blok çözülmeden diğerine geçişe izin vermeyecek şekilde tasarlanmıştır. Yani mimarisi çok sağlamdır. Şu anda kişisel bilgisayarlarımızla minig yapmayı düşünebiliriz fakat şu anda zorluk seviyesi o kadar artmıştır ki, normal bir bilgisayar ile üretim yapmak istersek aylık elektrik masrafını karşılayamayacak bir bitcoin üretmiş oluyoruz. Bu teferruatlı işlemin sebebi bir maddenin değerinin olabilmesi için ulaşılabilirliğinin(üretiminin) zor olması, kısıtlı sayıda olması ve emek harcanarak elde edilmesidir. Ülkelerin Merkez bankalarınca basılabilecek kağıt para adeti o ülkenin altın rezervi ile sınırlandırılır. Bunun sonucunda orantısız büyümenin önüne geçilir. Bitcoinin kriptolu yazılımı da bu konu esas alınarak yapılmıştır. Bitcoin bu sınırlı üretiminin ve ilk dijital para olmasından dolayı bazı ekonomistler altının dijital halinin bitcoin olacağını öngörmekte.

Para Transferlerinde Banka ile Blockcahin arasındaki fark nedir?

Banka aracılığı ile iki kişi arasındaki para transferini ele alalım. Öncelikle kimlik bilgileri verilerek bir hesap oluşturulur. Hesaba para yatırılır, bankaya gönderilmek istenilen miktar ve hesap adı verilir banka bu işlemi gerçekleştirir. Bunun sonucunda duruma göre ücretlendirme yapılır ve kimin hangi hesaba para gönderdiği bilinir. Bu işlem eğer farklı bankalar arasında ise mesai saatleri içinde yapılabilir. Hafta sonu, resmi tatil gibi günlerde sadece aynı bankalar arasında işlem gerçekleşir. Yurt dışına yapılan para transferleri günler alabilir ve transfer ücreti gönderilen miktar artıka artar.

Dijital paraların aracı kurumu (bankası) yoktur. Global bir muhasebe defteri vardır diyebiliriz. Kişiden kişiye para transferini esas almış bir sistemdir BLOCKCHAIN. Gönderim işlemi sanal cüzdan oluşturarak başlar. Gönderilmek istenilen miktar, cüzdan numarası(iban no) yazılır ve gönderilir. Oluşturduğumuz bu talep blockchain'e gider. Madenciler bu işlemin gerçekleşmesi için birçok muhasebe defterine(blockcahindeki serverlara) bakar ve onayladıktan sonra transfer gerçekleşir. Madenciler bu işlemin kimler arasında olduğunu bilmez. Sadece defterlere bakılarak onaylama işlemi yaparlar ve duruma göre gönderim ücreti alırlar bu ücretler gönderilen miktar gözetmeksizin 5-10 tL arası ufak miktarlardır. Gönderim süreleri ortalama 10 ile 15 dakika içinde gerçekleşir. Transfer ücreti artıka bu işlem süresi azalır. Sistem ülke ve zaman kavramı olmadan transfer olanağı sağlamaktadır. Transfer işlemi bir kere yapıldımı bir daha geri dönüşü yoktur.



Son olarak dünyada bitcoin

Şu anda ülkemizde de popüler konu olarak medya organlarında işlenmektedir fakat çok fazla bilgi kirliliği de bulunmaktadır. Bilgi kirliliğinin sebebi ise medyada çıkan bir haberin sonrasının araştırılmamasıdır. Örnek vermek gerekirse geçtiğimiz günlerde amerikada bir finansal kuruluş CEO'su twitter sayfasında "Bitcoin dolandırıcılığı" demiştir ve bunun öncesinde ise bitcoin'nin en büyük üreticisi olan çin (onlarca defa dediği gibi) bitcoini yasaklayacağını açıkladı. Bunun sonucu bitcoinin değeri 2000\$ civarında kayıp yaşadı. Medya bu haberi "bitcoin bitiyor", "bitcoin dolandırıcılık", "bitcoin balonu söndü", "bitcoin saadet zinciri" gibi araştırılmamış haberlerle lanse etti. Peki sonrasında ne oldu? Neden bu tweet atıldı? Neden bu açıklama yapıldı? Düşüşten 2 gün sonra sosyal medyada bir ticari fatura yayınlandı. Yayınlanan faturada bu tweet'i atan finansal kurumun bitcoin fiyat düşüşünden sonra 19000 bitcoin aldığı ortaya çıkmıştır. Farklı bir haber ise haziran ayında Rusya devlet başkanı Putin kripto para ve blockcahin teknolojisi ile yakından ilgilenmiş 1 milyar\$'lık yatırım yapılacağını duyurmuştur. Aynı zamanda Türkiye'de her ne kadar bilinmese de şu anda bir holding Gürcistan'da Bitcoin üretimi için yapılması planlanan tesise 10 milyon \$'lık yatırım yapmıştır ve birçok ekonomist madencilik ile ilgilenmektedir. Yapılan çalışmalar, spekülasyonlar, yatırımlar sizce neyin habercisi?

Bitcoin ilk çıkan dijital paradır. Dijital para birimi bitcoin ile sınırlı değildir. Altcoin(Alternatecoin) olarak bilinen 1112 tane farklı coin vardır. Altcoinlerde aynı bitcoin mantığı ile çalışır ve üretimi yapılmaktadır. Bitcoinin değeri dolar, altcoinlerin çoğunun değeri ise bitcoin cinsinden değerlidir.

1 Bitcoin'in yıllara göre değerleri:

1BTC=5\$	(01.01.2012)
1BTC=20\$	(01.01.2013)
1BTC=777\$	(01.01.2014)
1BTC=253\$	(01.01.2015)
1BTC=422\$	(01.01.2016)
1BTC=1124\$	(01.01.2017)
1BTC=4000\$	(19.08.2017)

Not: Burada anlatılanlar kesinlikle yatırım tavsiyesi değildir.



HAVAYOLU İŞLETMELERİNDE OPERASYON SÜRECİ

Havayolu planlama, yönetim ve operasyon süreci, havayolu işletmesinin elindeki büyük çoğunluğu pahalı olan kaynakları etkin ve verimli kullanarak işletmenin amacı olan gelire ve karlılığa dönüştürmek için yapılan uzun dönemli bir süreçtir. Bu süreç; stratejik, taktik ve operasyonel olmak üzere 3 aşamada incelenebilir:



DEVİRİM GÜN Yrd. Doç. Dr. İstanbul Bilgi Üniversitesi

- **Stratejik planlama aşamasında;** sunulacak hizmet çeşitleri, diğer havayolu işletmeleri ile oluşturulacak birliktelikler, uçulacak yerler, filo büyüklüğü, filoda yer alan uçakların özellikleri, uçak ile ekip üslerinin yerleri gibi genel, uzun dönemli ve pazar odaklı stratejik kararlar verilmektedir.
- **Taktik planlama aşamasında;** kaynak tahsisi olarak da adlandırılan bu aşamada, uçuş tarifesi oluşturma, ekip görevlendirme, uçak bakım hizmetleri gibi faaliyetlerin çizelgelenmesi ve uçak, ekip gibi kaynakların faaliyetlere atanmasına ilişkin taktik seviyede kararlar alınır. Bu aşamada karşılaşılan en kritik kararlar; uçak ve ekipler gibi yüksek maliyetli kaynakların planlanmasına yönelik kararlardır.
- **Operasyonel planlama (uygulama ve kontrol) aşamasında ise;** önceki aşamalarda yapılan planlamalara uygun olarak operasyonel faaliyetlerin yürütülmesine ve meydana gelen düzensiz olayların yönetimine yönelik kararlar verilir.

Bir havayolu tarifesini çok nadiren planlandığı gibi çalışmaktadır. Genellikle karşılaşılan problemler; uçaklar, kabin ekibi ve yolcularla ilgili olmaktadır ve bu sorunların çözümüne yönelik eylemler genellikle operasyon kurtarma (operations recovery) veya karışıklık yönetimi (disruption management) olarak bilinmektedir. Havayolu Operasyon Kontrol Merkezi (Airline Operation Control Centre-AOCC), minimum maliyetle ve aynı zamanda gerekli tüm güvenlik kurallarını da yerine getirerek havayolu operasyon

sürecinde minimum etkiyle bu sorunları çözmeye çalışmaktadır. Her havayolu işletmesinin günlük koordinasyon faaliyetlerini yürütmesi için böyle bir merkezi bulunmaktadır. Bu merkezin amacı; operasyonları izlemek ve beklenmedik olaylara karşı fiili veya potansiyel sorunları belirleyerek düzeltici önlemler almaktır.

Bir havayolu işletmesinin en önemli konularından birisi operasyon kontrolüdür. Operasyon kontrol mekanizmaları ile havayolu işletmesi, eğer şirketin diğer departmanları önceden belirlenen uçuş tarifesine bağlı kalırsa tüm uçuş kontrollerini yönetebilir. Ancak bu aşamada bazı sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Bu sorunlar; kabin ekibiyle (görevi bildirmeyen bir ekip üyesi), uçaklarla (kötü hava şartlarından kaynaklanan bir arıza veya gecikme) ve yolcularla ilgilidir. Bu sorunlardan herhangi biri ortaya çıktığında çözüm bulmak zorunludur. Havayolu Operasyon Kontrol Merkezi (OCC), bir operasyon kontrol müdürü gözetimi altında yukarıdaki problemleri çözmeye yönelik uzman ekiplerden oluşur. Her ekip belirli bir amaca sahiptir. Bu merkez dispeç ofis olarak da geçmektedir. Uçuşların emniyetli, ekonomik, zamanında ve doğru bir yakıt planlaması ile gerçekleştirilmesi amaçlarına sahip olan OCC, bu

amaçları gerçekleştirmek için bazı kural ve tavsiyelere uymaktadır. Bunun için de iki önemli kaynaktan yararlanır. Bunlar;

- ICAO (Annexler)
- JAR-OPS 1 dir.

Şirketlerin OCC manuelleri bu kaynaklara göre hazırlanmaktadır. OCC'de; ilgili meydanların pist özellikleri, hava sıcaklığı ve rüzgâr gibi kalkışı etkileyebilecek faktörlere dikkat edilir. Uçuştan önce ofise ulaşan yolcu sayıları ve kargo bilgileri kontrol edilerek hesaplanır. Havayolu işletmeleri uçuş operasyonlarını emniyet, ekonomi ve müşteri hizmetleri gibi öncelikli hedefler sistemi (zamanında kalkışlar ve gelişler) altında yönetir. Havayolu operasyon kontrol merkezi, havayolu için gelir elde edilmesini sağlayan yolcuların ve/veya yüklerin emniyetli ve verimli hareket etmesinden sorumludur. Belirli bir uçuş için koordine edilmesi gereken temel bileşenlerin arasında uçak ve destek ekipmanları, kokpit ve kabin ekipleri, bakım ve yer hizmetleri personeli bulunmaktadır.

Havayolu işletmeleri artan rekabet ortamında daha verimli çalışabilmek, etkin planlamalar yaparak



tasarruf sağlayabilmek ve sektördeki rekabet gücünü sürdürebilmek için etkin bir kaynak planlama ve çizelgeleme yöntemlerine ihtiyaç duymaktadır.

Bir havayolu işletmesinin operasyonundaki karışıklık, aşağıdaki faktörlerin sonucunda ortaya çıkmaktadır:

- Uçuş ekibi ve uçak tarifeleri için uyulmak zorunda kalınan sonsuz sayıda kurallar, yönetmelikler, birlik talepleri ve öncelikler,
- Havayolu işletmeleri farklı saat dilimleri ve kültürler ile kıtalar üzerinde faaliyet gösterdiğinden, operasyonel kapsamı çok geniştir.
- Havayolu işletmeleri, çok az esneklik içeren sıkı planlar oluşturmak zorundadır. Havayolları, karışıklıkların sık sık görüldüğü, önceden tahmin edilemeyen bir çevrede faaliyet gösterirler. Uçuş planlarında esneklik olmaması, uçuş programında daha fazla zorluklara neden olabilir. Bu durumu aşağıdaki şekilde gösterebiliriz.



Şekil 2: Havayolu Operasyon Planlama ve Karışıklık Yönetimi Arasındaki İlişki

Havayolu Operasyon Sürecinde Uçuş Planlama

Bir uçuşun uluslararası kurallara, emniyet ve işletme kurallarına ve ekonomiklik ilkesine göre planlanması önemlidir. Bir uçuş planlaması aşağıdaki unsurları kapsamalıdır:

- Minimum uçuş seviyesi, rota bilgileri, yol boyu, varış ve yedek meydanların hava durumu, yakıt planlaması gibi bilgileri içeren bir uçuş hareket programının hazırlanması,
- Üst geçiş (over flight) izinleri ve ticari anlaşmaların kontrolü,
- Hava trafik kontrol (ATC) planının hazırlanması,
- Meydanların kullanılabilirliğinin belirlenmesi ve performans limitlerinin değerlendirilmesi,
- Meteoroloji dokümanlarının kontrolü,
- Varsa özel kargo (tehlikeli madde, ağır kargo) bilgilerinin kontrolü,
- AIS (Aeronautical Information Service) dokümanlarının kontrolü,
- Haritalar, aletli yaklaşma, iniş ve kalkış dokümanlarının kontrolü.

Havayolu Operasyon Sürecinde Yakıt Planlama

Uçuş hareket uzmanı, her bir uçak için planlanan operasyonu gerçekleştirmek ve bu operasyondan yapılacak sapmaları karşılayabilmek amacıyla yakıt



**2017-2018
EĞİTİM
ÖĞRETİM
YILINDA TÜM
ÖĞRETMEN VE
ÖĞRENCİLERE
BAŞARILAR
DİLERİZ.**



planlama yapmalıdır. Meteorolojik koşullar ve uçuşta beklenen tüm gecikmeler dikkate alınarak uçuşun emniyetle tamamlanmasını sağlayacak yeterli yakıt uçahta bulunmadıkça hiçbir uçuş başlatılamaz. Ayrıca uçuşta beklenilmeyen olayları karşılamak amacıyla da yakıt planlanmalıdır. Yakıt planlama 2 evreden oluşur:

- Uçuş öncesi (pre-flight) planlama: Varsayılan hareket koşullarında tüm etkenlerin yansıtılarak yapılan planlama
- Uçuş sırasında (in-flight) planlama: Uçuş sırasında varsayılan koşulların ve varış meydanının değişmesi nedeniyle yeniden yapılan planlamadır.
- Aşağıda yakıt planlama kıstasları verilmiştir:
- Taksi yakıtı (taxi fuel)
- Seyahat yakıtı (trip fuel)
 - Tırmanma yakıtı (climb fuel)
 - Düz uçuş yakıtı (cruise fuel)
 - Alçalma yakıtı (descent fuel)
 - Yaklaşma ve iniş yakıtı (approach and landing fuel)
- Beklenmeyen durum yakıtı (contingency fuel)
- Yedek meydan yakıtı (alternate fuel)
- Bekleme yakıtı (final reserve fuel)
- İlave yakıt (additional fuel)

Sonuç olarak, bir havayolu işletmesinde uçuşlar uluslararası kurallara, emniyet ve şirket kurallarına ve ekonomiklik ilkesine göre planlanmalıdır. Tarifenin uygulanması aşamasında emniyet kuralları da dikkate alınarak yapılacak planlamada verimlilik ve kaliteli hizmet en önemli unsur olmalıdır. Geçerli hava tahminleri, uçuş hareket planının temelini oluşturmaktadır. Ancak değişen koşullara göre planda değişiklik yapılabilir. Uçuş planı havaalanı brifing ofise (AIS) sunulur. Plan, Annex 2 gereğince herhangi bir aletli uçuş (IFR) ve görerek uçuştan (VFR) önce sunulmalıdır.



SKYJET TRAINING

— EKİM AYI —

EĞİTİM PROGRAMI

COURSE TITLE	DURATION	START	FINISH	LOCATION
HUMAN FACTORS IN AVIATION (INITIAL)	16 HRS	02.10.2017 09:00	03.10.2017 18:00	ATA AIRPORT
PART M (INITIAL)	5 HRS	04.10.2017 09:00	04.10.2017 15:00	ATA AIRPORT
PART 145 (INITIAL)	6 HRS	05.10.2017 09:00	05.10.2017 16:00	ATA AIRPORT
EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1 AND 2 (INITIAL)	12 HRS	09.10.2017 09:00	10.10.2017 16:00	ATA AIRPORT
MINIMUM EQUIPMENT LIST (MEL)	6 HRS	11.10.2017 09:00	11.10.2017 16:00	ATA AIRPORT
SMS (MANAGERS)	6 HRS	12.10.2017 09:00	12.10.2017 16:00	ATA AIRPORT
FUEL TANK SAFETY COURSE PHASE II (INITIAL)	9 HRS	16.10.2017 09:00	17.10.2017 12:00	ATA AIRPORT
FOREIGN OBJECT DAMAGE	3 HRS	17.10.2017 13:00	17.10.2017 16:00	ATA AIRPORT
SHY-SHT-EASA PART 66 / 147 TRAINING (INITIAL)	6 HRS	23.10.2017 13:00	26.10.2017 16:00	ATA AIRPORT
SHGM DİL SINAV HAZIRLIK SEMİNERİ	24 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
FUEL TANK SAFETY (CONTINUATION)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
PART 145 (CONT)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
PART M (CONT)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1,2,3,4,5,6,7,8 (CONT)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
HUMAN FACTOR (CONTINUATION)	6 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
INCOMING INSPECTION	6 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AIRCRAFT DOCUMENTATION FOR AIRBUS / BOEING	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) ADVANCED	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) BEGINNER	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) INTERMEDIATE	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION LEGISLATIONS (MODULE 10)	18 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
HIDDEN DAMAGE	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT

HAVACILIK KİTAPLARI



MÜMİN BALKAN

Bir Savaş Pilotunun Anıları

Zübeyir Batur

Her Türk vatandaşı kız-erkek gençlerin hayalinde pilot olmak vardır. Türk Hava Kuvvetleri gençleri bağrına basarak pilot olmanın herkese açık kapısıdır. Hava Harp Okulu'na girince, gençler ancak emeline kavuşur, kendini bulur.

Bu kitabın yazarı (E) Hava Pilot Albay Zübeyir Batur da Allah vergisi sesi nedeni ve ailesinin önerisi üzerine kendini konservatuarda bulur. Çok başarılı 2. sınıf öğrencisi iken hep havalara bakan gözleri bu sefer kendi iradesi ile ayakları Hava Harp Okulu'na götürür. 1957 yılında üniformasını giyince ailesi de bağrına basar.

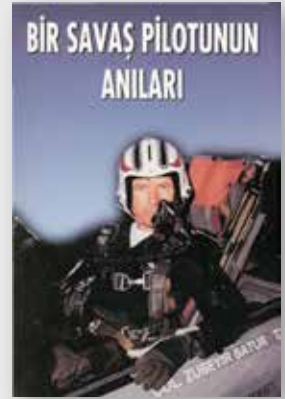
Bu kitap küçük hacimli olmasına rağmen 28 yıl savaş pilotu olmanın öyküsü Zübeyir Batur'un şahsında her genç savaş pilotu brövesi takıldığı anın heyecanını, aynı zamanda yaşamış gibi olur.

Günümüzde İstanbul Atatürk Havalimanı'na 2 dakikada bir inen ve kalkan uçakların pilotları yüzlerce insanın sorumluluğunu taşır ama savaş pilotunun sorumluluğu vatani havadan korumaktır. Hedefte aynı zamanda darbeyi indiren uçaklarda bir pilot vardır. Yardımcıları, kendi yeteneği ve vatan aşkıdır.

Zübeyir Batur'un 28 yıllık yaşam öyküsü savaş brövesini takmakla kalmaz. Hocaları gibi kendisi hoca olur. Nice nice gençlerin brövelerini takma şerefine erişir. Bu tutkusu Hava Harp Akademisi'ne girmesi için bile zamanı yetiştirir. Filo komutanlığı, yurtiçi-yurtdışı görev yaptığı süreçte tanık olduğu ve kader birliği yaptığı filo arkadaşlarıyla paylaştığı olaylar üzerine anıları ve yorumlarıyla Zübeyir Batur sizlerle...

Yayınevi: Kastaş Yayınları

Sayfa Sayısı: 186

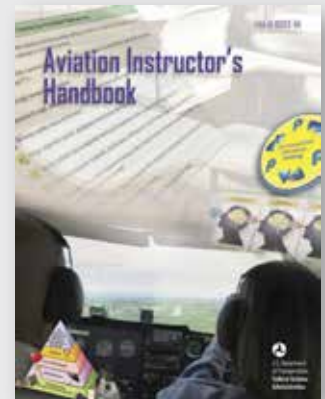


Aviation Instructor's Handbook

Federal Aviation Administration

The Aviation Instructor's Handbook was developed by the FAA in order to help beginning ground instructors, flight instructors, and aviation maintenance instructors understand the basics of flight instruction. This handbook provides aviation instructors with up-to-date information on learning and teaching, and how to relate this information to the task of teaching aeronautical knowledge and skills to students. Experienced aviation instructors will also find the updated information useful for improving their effectiveness in training activities.

Yayınevi : Skyhorse Publishing

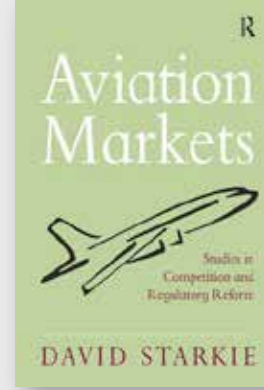


Aviation Markets

David Starkie

Aviation Markets: Studies in Competition and Regulatory Reform is a collection of 17 papers selected from David Starkie's extensive writings over the last 25 years. Previously published material has been extensively edited and adapted, and combined with new material, published here for the first time. The book is divided into five sections, each featuring an original overview chapter, to better establish the background and also explain the papers' wider significance including, wherever appropriate, their relevance to current policy issues. These papers have been selected to illustrate a significant theme that has been relatively neglected thus far in both aviation and industrial economics: the role of the market and its interplay with the development of economic policy in the context of a dynamic but partly price regulated industry. The result provides a strong flavour of how market mechanisms, and particularly competition, can operate to successfully resolve policy issues. The book will be of interest to academics and those engaged in the formulation of aviation policy, such as public administrators and consultants, as well as those working in the aviation industry. It is also relevant to economic studies in a more general context, particularly to students and practitioners in industrial organisation economics, including those studying and researching the public utility industries.

Yayınevi: Taylor and Francis



Havada Kalan Sorular

Menderes Çakıcı

Bir pilotun kaleminden, herkes için havacılıkla ilgili sorular ve cevaplarını içeren kitabın tanıtım bülteninden:

- Pilot acil durumlarda arkadaki yolcuyu düşünür mü?
- Hava boşluğu nedir?
- Kanatlarımız kırılır mı?
- Uçağın tüm motorları durabilir mi? Durursa ne olur?
- Neden uçuş boyunca kemerlerimiz bağlı kalmalıdır?
- Pilotlar uçan daire görüyor mu?
- Neden rötör olur?

Günümüzde yolcu uçakları yaygınlaşsa da hala içimizde uçağa karşı bilinmeyen korkular ve cevaplanması gereken, tam açıklanmamış sorular vardır.

Bu kitap kafanızdaki tüm sorulara yanıt vermek ve sizi daha bilinçli kılmak adına yazılmıştır. Henüz uçmadıysanız, düşüncesi bile size uzaksa Havada Kalan Sorular' ı okurken siz de uçuş keyfini yaşamak isteyeceksiniz. Havada Kalan Sorular kitabı yolculuğunuz sırasında da sadık bir dost olacaktır.

Şimdi kemerlerinizi bağlayın, arkanıza yaslanın ve gökyüzünün tadını çıkartırken aklınıza takılanları öğrenmek için Havada Kalan Sorular'a başlayın.

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: Efil Yayınevi

Sayfa Sayısı: 336



Uluslararası Sivil Havacılık Hukuku

Tunay Köksal

Sivil Hava İşletmeciliği Mevzuatı

Uluslararası Hava Lojistik ve Taşımacılık Mevzuatı

Ulusal Hava Lojistik ve Taşımacılık Mevzuatı

Dış Ticaret Lojistiğinde Yaygın Kullanılan Belge Örnekleri

Lojistik Terimleri Sözlüğü

"Dış ticaret serisi kapsamında yayınlanmakta olan bu kitap, geleceğin mesleği -Sivil Hava İşletmeciliği- alanında uzmanlaşmak isteyen uygulamacılara ve öğrencilere, uluslararası/ulusal sivil havacılık mevzuatı ve uygulamaları hakkında geniş kapsamlı sistematik bilgi vermeyi amaçlamaktadır.

Bu kitabın, sivil havacılık sektörünün uygulamacı aktörlerine; başta Sivil Havacılık Yüksekokullarının öğrencileri olmak üzere ön lisans / lisans / lisans üstü düzeylerinde -Sivil Havacılık Hukuku- eğitimi almakta olan öğrencilere ve özel -Sivil Havacılık Uzmanlığı- sertifika programlarının kursiyerlerine hitap etmek amacıyla hazırlanmış olması nedeniyle, yalın bir üslupla kaleme alınmasına mümkün olduğunca özen gösterilmiştir. Bu amaçla, hem zaten hiçbir monografik eserden ve ders kitabından alıntı yapılmadığı için hem de metinde akıcılığı sağlamak bakımından dipnotlu atıf sistemi tercih edilmemiş olup; alıntı yapılmak suretiyle faydalanılan anonim nitelikli mevzuata ve ilgili internet sitelerine, kaynakçada yer verilmekle yetinilmiştir. Ancak, kendilerinden alıntı yapılmamakla beraber, konu ile ilgili monografik eserlere ve ders kitaplarına da kaynakçada değinilmiştir."

(Önsözden)

Yayınevi: Adalet Yayınları

Sayfa Sayısı: 408



Avrupa Birliği - Eurocontrol Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye

Salih Uygur Kılınç

Ayrıntılı bir teknik inceleme içeren kitabın konuları şöyle:

- 1944 Şikago/ICAO Sivil Havacılık Rejimi
- Avrupa Birliği Sivil Havacılık Düzenlemeleri
 - Tek Avrupa Hava Sahası I
 - Hava Sahasının Esnek Kullanımı
 - Hava Sahasının Sınıflandırılması
 - Merkezi Yönetim Akış Birimi
 - Fonksiyonel Hava Sahası Blokları
 - Tek Avrupa Hava Sahası II
- EUROCONTROL
- ECAC
- EASA
- Ege ve Doğu Akdeniz Uyuşmazlık Noktaları

Yayınevi: On İki Levha Yayıncılık

Sayfa Sayısı: 249



Uluslararası Hava Yolu Taşımlarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu

Gökhan Turhan

Hava yolu taşımacılığı günümüz şartlarında en seri ve en güvenilir ulaşım yoludur. Hiç şüphesiz ki küresel ticaret hacminin her geçen gün daha da artması hava yolu ile yük taşımaya olan ilginin de artmasını sağlamıştır. Ancak bu gelişmelerle beraber hava yolu ile gerçekleşen uluslararası yük taşımlarında taşıyıcının sorumluluğunun yeknesak düzenlemelerle ele alınması zarureti duyulmuştur. Varşova/Lahey Sözleşmesi ve Montreal Sözleşmesi uluslararası taşımalarda yükün zıya, hasara uğraması ve gecikmesi durumlarında hava yolu taşıyıcısının sorumluluğunu düzenlemektedir. Çalışmamız, Varşova/Lahey Sözleşmesi ve Montreal Sözleşmesi kapsamına giren uluslararası yük taşımlarında ortaya çıkan çeşitli problemleri Türk Hukuku açısından detaylıca değerlendirmektedir. Hem doktrine hem de uygulamaya katkı sağlayacak olan bu çalışmamız, yerleşik Türk Hukuku prensipleri, doktrindeki görüşler, Yargıtay kararları ile yabancı devlet mahkemelerinin kararlarını da dikkate alarak Türkiye açısından Varşova/Lahey Sözleşmesi'nin ve Montreal Sözleşmesi'nin uygulamasına dair problemleri çözmeyi hedeflemektedir.

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: On İki Levha Yayıncılık

Sayfa Sayısı: 249



Pilot Vizyonu

John Michael Magness

Hem havacılık, hem de iş hayatıyla ilgili bu ilginç kitap hakkında söylenenler:

"İş hayatının içinde olan herkes, bu kitaptan çok büyük yararlar sağlayabilir. Okurken büyük bir keyif alacağınız bu kitabı için Magness'i kutluyorum."

Wally Schirra - Mercury 8, Gemini 6 ve Apollo 7'nin Astronotu

"John Magness, kokpit tecrübesini ve kendi başarılı yönetim stilini, hayatta başarılı olmak isteyenlerin uygulayabilecekleri pratik ilkeler haline dönüştürmeyi başarmış."

T.K Mattingly - Nasa Astronotu

"Pilot Vizyonu, uzak mesafeli uçuşlardaki planlama ve karar verme mekanizmalarını, profesyonel iş dünyasında kullanılabilecek bir şekilde dönüştürerek anlatan çok başarılı bir çalışma."

Dick Rutan - Voyager Uzay Gemisi Pilotu

"İş hayatında bir pilotun vizyonuna sahip olmanın ve işinizi bir pilot gibi yönetmenin size ne gibi ufuklar açabileceğini öğrenmek istiyorsanız mutlaka "Pilot Vizyonu"nu okumanız gerekiyor."

Ross Perot, Jr. - Hillwood Development Şirketi Başkanı

Yayınevi: Arıtan Yayınevi

Sayfa Sayısı: 112



Uçak ve Uzay Mühendisleri için Uçuşa Başlangıç

John D. Anderson Jr.

Havayolu işletmesinde ve havacılık tasarım ve imalat sanayisinde son yıllardaki hızlı gelişmeye ve ülkemiz insanının bu alanlardaki büyük ilgisine karşılık ne yazık ki havacılığa ilişkin Türkçe kaynak neredeyse yok denecek kadar azdır. Bu konudaki talepler sıklıkla dile getirilmektedir. Bu kitap tercümesi, ihtiyaca yönelik atılmış bir ilk adım olarak nitelendirilebilir.

J. D. Anderson 'un son olarak 7. Basımı yapılmış olan kitabı "Introduction to Flight" çok uzun yıllardır tüm dünyada geniş biçimde kullanılan bir kaynak kitap olma özelliği taşımaktadır. Yazarın, ilk basımın ön sözündeki kelimeleriyle bu kitap hava-uzay mühendisliğine teknolojik ve tarihsel bakış açılarından bir giriş mahiyetindedir. Hava-uzay mühendisliğini tanımaya çalışan lise son sınıf öğrencilerine, mesleği tanımaya çalışan üniversite birinci ve ikinci sınıf öğrencilerine, meslek hakkında daha geniş bakış açısı elde etmeye çalışan lisans-yüksek lisans öğrencilerine ve mesleğin esasları ve tarihsel geçmişi hakkında daha fazla bilgi edinmek isteyen çalışan mühendislere hitap etmektedir.

Kitap havacılığın çeşitli teknik yanlarını incelediği gibi bunlara paralel olarak sunulan tarihçelerle bir ayrıcalık taşımaktadır. Ayrıca İngiliz Mühendislik Birim Sistemini ve SI sistemini birlikte kullanarak geçmişe ve geleceğe yönelik ihtiyaçları bir arada karşılamaktadır.

Kitabın ilk baskılarında havacılık tarihçesini takiben atmosfer modeli, profil ve kanat aerodinamiği, uçak performansı, uçak denge, kararlılık ve kontrolü gibi konulara yer verilirken, son basımında bunlara ilave olarak uzay araçlarına, motorlara ve hipersonik akışlara ilişkin bilgilere de yer verilmiştir.

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: Nobel Akademik Yayıncılık

Sayfa Sayısı: 944



Modern Hava Sistemleri

Sami Atalan

- İlk Türkçe askeri sistemleri ansiklopedisi
- Dünden bugüne sistemlerin tarihsel gelişimi
- Belirli parametrelerde sistem karşılaştırmaları
- 450 farklı sistem
- 700'ün üzerinde farklı sistem,
- 350'l aşkın çizim
- 100'den fazla tablo
- 21. Yüzyılın başında dünyada kullanımda olan muharebe uçakları, helikopterler ve ilgili füzelerin anlatımları
- Zengin içeriği ile dünyada ve Türkiye'de ilk...

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: Dstil Tasarım

Sayfa Sayısı: 348



Yüksek İrtifa, Yerelden Küresele THY'nin Başarı Öyküsü

Ali Genç

Türkiye'nin uluslararası tek markası Türk Hava Yolları'nın başarısının sırrı neydi?

Küresel oyunculuğa giden yolda hangi stratejiler izlendi?

Genel Müdür Temel Kotil'i bir ay zorunlu izne göndermek için alınan kararda ne yazıyordu?

Ödüllü ikramların mimarı Atilla Doğudan'la THY'nin yolu nerede kesişti?

Manchester United ve Barcelona kulüpleriyle sponsorluk anlaşmaları nasıl imzalandı?

Dünyanın konuştuğu deve krizinin perde arkasında neler yaşandı?

"Kara Kıta" Afrika'da yolunu kaybeden Airbus 310 uçağında bulunanlar son anda ölümden nasıl döndüler?

Bamako'daki otel baskınında yatağın altına girerek odasındaki teröristlerden saklanan kabin memurunun kurtuluş hikâyesi...

Daha birçok sorunun cevabını bu kitapta bulacaksınız. Türk Hava Yolları'nın dünya markası haline geldiği 2003-2015 yılları arasında yaşananları, şirketin 11 yıl boyunca basın müşavirliğini yapan Ali Genç kaleme aldı.

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: Alfa Yayıncılık

Sayfa Sayısı: 404



Sanal Pilot

Cevdet Acarsoy

Uçmayı Öğrenmenin En Keyifli ve En Kolay Yolu

Uçmayı seviyor ya da öğrenmekten hoşlanıyorsanız, Cevdet Acarsoy'un yazdığı bu muhteşem kitap çok işinize yarayacak demektir. Sanal Pilot, hem gerçek hem de sanal havacılık dünyasında yer almak isteyenler için oldukça eğitici ve heyecan verici bir kaynak.

1973'ten beri uçuş eğitmenliği yaptığım için, uçmayı öğrenmenin ne kadar masraflı bir süreç olabileceğini biliyorum. İşte bu yüzden, yıllar içinde uçuş simülatörlerinin büyük bir hayranı oldum. Uçuş simülatörleri, size pratik uçuş yetenekleri kazandırarak hem eğitim maliyetlerinizi düşürür hem de eğitim sürecinizi hızlandırır. Microsoft Flight Simulator'un gerçek uçuş derslerine çok katkı sağladığını öğrenci pilotlardan sıkça duyuyorum. Bu öğrencilerin çoğu, uçuş tecrübelerinin az olmasına karşın, eğitmenleri onların havacılık bilgilerinden çok etkilendiklerini söylüyorlar. Dolayısıyla, eğer uçmayı öğrenmek istiyorsanız, Microsoft Flight Simulator'u kullanarak havacılık dünyasını keşfe başlamak kesinlikle iyi bir seçenek olacaktır.

Sana Pilot size bu keşif sırasında çok yardımcı olacak. Pilotlar ve Eğitmen Pilotlar tarafından kullanılan karmaşık terimleri, kavramları ve fikirleri anlamanızı kolaylaştıracak.

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: Pusula Yayıncılık

Sayfa Sayısı: 264



Bir Jet Pilotunun Anıları

İrfan Sarp

Keşke daha fazla anı kitabı yayınlansa dedirten kitap hakkında söylenenler:

Bir jet pilotu olmanın zevkini ve heyecanını yaşatan (E.)Tümgeneral İrfan Sarp'ın havacılık anılarını. Uçuş anılarınızı büyük bir heyecanla okurken, sanki kokpitin içinde ben de uçuyorum!

- Güner Kurtuluş, Emekli Hava Pilot Kurmay Albay-
- Komutanım, havacılık tarihimize ışık tutan anılarınız, havacılığı hem sevdireyor hem de özendiriyor.
- Ercan Çetinerler, Emekli Hava Kıdemli Başçavuş-
- Anılarınızı zevkle okuyorum. Bu havacılık anıları, Hava Kuvvetlerimizin tarihçesi açısından ilerde ciddi araştırmalar yapacaklar için aslında güzel birer kaynakça olacaktır.
- Turfan Gökalp, Emekli Hava Tuğgeneral-
- Havacılıkla ilgili yazılarınızı ve hatıralarınızı zevkle takip ediyorum. İyi ki varsınız.
- Hikmet Elyan, Emekli Kaptan Pilot-

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: Kastaş Yayınları

Sayfa Sayısı: 318



Göklerin Kurdu

Yusuf Kurt

Çocukken bir hayalim vardı. "Uçmak"

Kağıttan yaptığım uçaklarla oynarken, elimi uçak şeklinde tutarak hızla koşarken adeta uçuyordum. Hızla atan kalbim heyecanımın, alnımdan süzülen ter ne kadar çalışmam gerektiğinin habercisi gibiydi. Sık sık yüksek bir yere tırmanıp uçsuz bucaksız gökyüzünde ufuğa bakıyordum. Gökyüzünü seyretmek gökyüzü kadar geniş bir yer açıyordu ruhumda ve ne kadar yolum olduğunu gösteriyordu adeta.

Bulutlara dokunacak kadar yakın olduğumu görüyordum rüyalarımda. Bir gün uyandığımda ordaydım bulutların yanında.

Aşıktım gökyüzüne ve bir sevgililer gününde geldi haberi SoloTürk görevinin. Artık "Uçmak" paylaşmaktı. Mutluluğu paylaşmaktı, gururu paylaşmaktı, vatan sevgisini paylaşmaktı, başarıyı paylaşmaktı. Binler, onbinlerle paylaştıkça artıyordu duygular...

Çocukken bir hayalim vardı. "Göklerin Kurdu" olmak.

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: Cenevre Fikir Sanat

Sayfa Sayısı: 320





Onurair
Aklın havayolu



90 MİLYON YOLCUMUZLA 25 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

90 milyon yolcumuzu 1992'den beri güvenle ve uygun fiyatla uçurmanın Onur'unu yaşıyoruz. Bizi tercih eden ve bugünlere uçuran tüm yolcularımıza teşekkür ederiz.

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair



GENÇ TEKNİSYENLERE TAVSİYELER

Kıymetli UTED Dergisi okuyucuları,
Sizlerle bu yazımda sektöre yeni adım atan hava aracı bakım personelinin sektöre ilk adımı, gözlemlediği ve yaşadığı zorlukları aktarmak, yapılan doğru ve yanlışları ifade etmek, bakım organizasyonuna ilk adımını atan genç bir teknisyenin bakış açısı ve bunların ışığında önerilebilir tavsiyeler üzerine sizlerle bu konuyu paylaşıp, gündeme getirmek istiyorum.



ALİŞAN DEĞİRMENCİLER

Son yıllarda büyüyen ve gelişen havacılık sektörü nitelikli, kendini geliştirmeye açık ve yabancı dil (İngilizce) bilgisi olan kişilerin istihdamının sağlandığını gözlemlemekteyiz. Ülkemiz havacılık sektöründe her geçen gün kadrolu personel sayısı artmaktadır. Mülakatlar ve bekleme süreci ile istihdam sürecini bir bütün olarak ele alırsak bekleme periyodunun daha da azaldığını görmek sevindirici olsa da yıllardır üzerinde durduğumuz nitelikli personel algısını günümüz teknolojisi, eğitimler ve pratikler ile daha da güçlü hale getirebilmek için çalışmaların devam ettiğini görmekteyiz. Alım süreçlerinde farklı istihdam türleri mevcut. TYP (Teknisyen Yetiştirme Programı), İEP (İşbaşı Eğitim Programı) ya da doğrudan istihdam gibi...

Bu ve bu tür atılımların sonucu önümüzdeki yıl açılacak olan İstanbul 3. Havalimanı'dır. Ülkemiz ve milletimiz tarafından merakla beklenen 3. Havalimanı, ciddi manada kişiye istihdam alanı sağlamakla beraber ülkemiz havacılık sektörü için oldukça önem taşımaktadır.

Büyüyen ve güçlenen havacılık sektörümüz için gereken alt yapı çalışmalarının öneminden biraz bahsetmek istiyorum. Talebe yetiştiren bir çok havacılık liseleri ve üniversiteler bulunuyor. Bunların bazıları gereken kalite ve yetkinlikte eğitim ve pratik eğitim verebilirken bazıları ise teoriyi okulda verip talebeyi staja gönderiyor ve stajyer olduğu kurumlarda

da tabiri caiz ise azıcık ucundan gösterilip tekrardan okuluna gönderiliyor.

Sektöre yeni adım atan bir uçak bakım teknisyeninin okul ile sektör arasında tek köprü olan zorunlu staj uygulamasının az da olsa iş hayatına hazırladığını gözlemlemekteyiz. Staj döneminde belirli bir kültür, işleyiş ve sektörel farkındalık aşılama üzerine çalışmalar yürütülürken, iş hayatında ise bunları hem uygulayıp hem de sektörel gereklilikleri yerine getirme (şirket içi eğitimler, PART 66 sınavları gibi) durumu gözlenmektedir. Aslında sadece bunlarla da bitmiyor çünkü bir PART 145'e tabii olan bir MRO'da (Maintenance Repair Organization) çalışıyorsanız kendinizi daima geliştirmek durumundasınız. Gelişime ve yeniliğe kesinlikle açık olmalısınız.

Sizlere bazı gözlemlerden bahsetmek istiyorum. Bunlar;

Gözlem 1: Okulda Verilmeyen Bilginin İş/Staj Hayatında Edinilmesi

Günümüz şartlarında üniversitelerin / liselerin belirli bir şarta tabii tutulmadan hava aracı bakım personeli yetiştirmek son trendlerden... Her yıl milyonlarca genç binbir hayaller ile bu bölümleri tercih edip kazanıyor ve sonrasında sadece okula git gel, bilgi yığınca kaybolma gibi saffhalardan geçmektedir. Kişi zorunlu staj veya iş hayatına girdiğinde sektörel zorunlulukları öğrendiğinde büyük bir şok etkisi ortamı kaplıyor, ardından bir sessizlik havada hakim oluyor. Kök neden analizi yapacak olursak;

- Kişi okulu tercih etmeden önce tercih etmek istediği bölümü neden tüm hatları ile araştırıp, sektördeki ilgili kişiler ile neden bağlantıya geçmedi?

- Okul bu bölümü / programı açarken gerekli bilgiler ışığında mı açtı yoksa başka bir neden / nedenler mi var?

- İlgili STK'lar (sivil toplum kuruluşları) bu aşamada öğrencilerin yanında mı?

Açıklaması ile beraber daha da sorular türetebileceği gibi birden fazla da cevap türemesi mümkün olacaktır. Kesinlikle yanlış anlaşılmasın. Burada amaç bir idareyi, kurumu kötülemek değil. Amaç oluşan durumun nedenini tespit edip, oluşan hatayı en az seviyeye indirmektir.

Gözlem 2: Sindirme (Ezme) Politikası

Akademik bir dille kurum kültürü de denmekte.. Geçmiş yıllardan beri süregelen en kötü durumlardan biri bu olsa gerek. Özellikle yeni iş hayatına atılan bir kişi için inanılmaz kötü bir durum olduğunu söyleyebilirim. Sebebini ise şu şekilde ifade edebilirim. SHELL modelindeki L-L (Liveware - Liveware / İnsan

- İnsan), bu konu için müthiş bir örnek. İnsanlar arasında olan etkileşim çalışma performansını oldukça etkilemektedir. ("Senin buna yetkin yok. Sen sadece izle", "Sen daha dünkü adamsın benden daha iyi mi biliyorsun") gibi deyimlerin örneğini vermem konuyu oldukça özetlediğini düşünüyorum. Bunların yerine genç teknisyeni teşvik edici ve küçük işlerde el yeteneği kazanması (gözetim altında) hem geleceğe yatırım hem de kişinin kendine olan özgüveninin artmasını sağlayacaktır.

Gözlem 3: Yaptığı İlk Hatada Dünyayı Dar Etmek, Suçlamak

İnsan beşerdir. Adı konmayan davranış tavırları ile bunları yansıtmak, belirtmek kişiyi son derece etkilemekle beraber performansında düşüşü gözle görünebilir şekilde görebiliriz. Hata yapma oranını nasıl azaltacağı konusunda gerekli uyarılar yapmak daha sağlıklı olmasıyla beraber almış olduğumuz modül 9 eğitimi ve medalardan yararlanırsak bir çok konuda faydalandığımız gibi bu konu hususunda da faydalanabileceğimizi ifade etmek istiyorum.

** MEDA (Maintenance Error Decision Aid) hakkında bilgi almak isterseniz;

<http://www.uteddergi.com/tr/menu/safety-first/meda-nedir.htm>

Ve son olarak şunları eklemek istiyorum. Eğitim pratikle, pratik tecrübeyle gelişir...

Sizleri saygı, selam ve muhabbetle selamlıyorum.



ÇİRKİNDİ DAR VAKİTLERDE BİR SEVGİYİ SÖYLEMEK

Geçmiş, yaşanılardan ibaretmiş gibi düşünürdüm. Oysa hissedilen geçmiş diye bir şey olduğunu öğrendiğim yaşımdayım. Öğrenmek için beklemek gerekiyor bazı şeyleri. Mesela bir gün ağız dolusu gülüyorsun. Çok mutlusun. Kalbin çıkacak yerinden. Ağzın kulaklarına asılmış sanki. Öylesine bi' heyecan. Bu çok yoğun bir his durumu. Oysa bunu sana yaşatan basit, pek de önemli olmayan bir bakış, bir gülüş olabilir. Ama zaman orada yavaş akmaya başlayıverir birden. Hafızan, görebildiğin en ufak ayrıntıyı enstantaneler halinde kayda almaya başlar. Hatırladığın üç saniyelik bir ânın üç saatlik ağır çekimi olur. Hissedebilmenin güzel yanı burasıdır işte. İnsan üç saniyelik ufak bir ânı bu şekilde uzun uzadıya dakikalara saatlere çarpabiliyorsa ortalama 60 yıllık bir ömrü bu şekilde daha derin yaşayarak, hissederek uzatabilir, daha fazla yaşayabilir.



ESRA ALAN *Türkolog*

Canım yandığı zamanların birinde görecelilik kavramının akıl almazlığını düşünüyordum. Bu içinden çıkılmaz bir olgu. Acıya saplanıp kalmak zorundalık. Aklın başındaysa, düşünüyorsun ve derindeysen zaman yavaşlamaya başlıyor. Zaman yine geçiyor ama bu kez içinden geçiyor. Özlediğim birini beklerken zamanı fark etmişim örneğin. O zaman tanıştık. Vücudumdaki tüm hücrelerimi ve zamanın bu hücrelerimi parçalayarak içinden geçişini hissediyordum. Düşünüyorsun, aklın başında ve farkındasın. Aklının başından gitmesini istiyorsun. Belki de acıdan delirmek bu yüzdendir. Zamandan habersiz olabilmek için. En basit tarifile uykuda, yani bilincin kapalı olduğunda zaman nasıl hızla akıp gidiyor...

Lise yıllarında öğrendiklerimizin günlük hayatımızda hiç karşılaşmadığımız şeyler olduğunu söylemiştim öğretmene. O da "Şimdi öğreniyorsun, yaşadıkça anlayacaksın." demişti. Bu sözü de o zaman öğrenmiştim ama şimdi anlıyorum. Kitaplar, şiirler,

manidar sözler okuyor insan. Güzelmiş diyor ancak anlayabilmesi tecrübe ettikten sonraya kalıyor. Onlardan biri benim için Turgut Uyar'ın şu dizeleridir:

"Yaşıyorum, yaşıyorum da bitmiyor

Bir tutam sakız oluyor ağızımda zaman"

Ne güzel söylemiş Turgut Uyar. Bazen zaman ağızımızda çiğneyip yutamadığımız bir sakız gibi büyüyor, büyüyor ve bizi içine hapsediyor sanki. Karanlığın ışığı yutuşuna hiç tanık olmayanlar tam olarak anlayamayabilir. Bazı köylerde geceleri tüm ışıklar söndükten sonra, öyle bir karanlık hâkim olur ki etrafa, elindeki fenerden çıkan o minicik ışık uzadığı yerde karanlık tarafından yutulur. İşte zaman da bazen insanı dar zamanlarında böyle cılız bir ışıkmişçesine karanlığına hapsedebiliyor. Dar zamanlarda, ertelediğimiz her şey zamanı daha da dar kıyor üstelik. Üç saniyelik ufak bir ânı ertelediğimiz küçük şeylerle genişletebilmek de mümkün oysa... Behçet Necâtigil, sevgilerini yarınlar erteleyenler için "Sevgilerde" adlı şiiri bırakmış;

*"Sevgileri yarınlara bıraktınız
Çekingen, tutuk, saygılı
Bütün yakınlarınız
Sizi yanlış tanıdı*

*Bitmeyen işler yüzünden
(siz böyle olsun istemediniz)
Bir bakış bile yeterken anlatmaya her şeyi
Kalbinizi dolduran duygular
Kalbinizde kaldı*

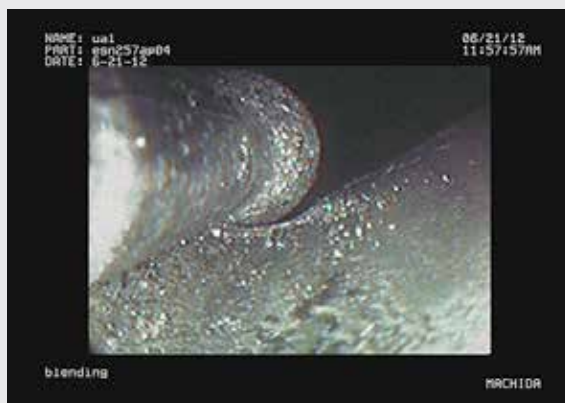
*Siz geniş zamanlar umuyordunuz
Çirkindi dar vakitlerde bir sevgiyi söylemek
Yılların telaşlarda bu kadar çabuk
Gececeği aklımıza gelmezdi*

*Gizli bahçenizde
Açan çiçekler vardı;
Gecelerde ve yalnız
Vermeye az buldunuz
Yahut vaktiniz olmadı"*



A FRESH LOOK AT BORESCOPIES

From improved cameras to 'remote' repair capabilities, new advances in visual inspection capabilities are enabling technicians to see more and do more in their ongoing efforts to keep the engines on the wing and aircraft in the air.



It's hard to imagine, but it's been nearly 65-years since the first turbojet powered commercial aircraft entered service. What's even harder to believe are the tremendous technological advancements the various manufacturers' have made in those aircraft. The performance, economy and reliability found in today's jets were truly unimaginable in those early days.

Take the early Pratt & Whitney JT-series of engines for example: when the venerable JT8D was FAA certified in 1960, it had a TBO of a mere 800 hours. Compare that to today's engines that have 'on-condition' TBO numbers exceeding 3,000 hours and you'll see just how far technology has come.

Of course, along with technology, the tools technicians use to inspect and repair today's engines have come a long way too. One of those is the borescope: it has seen quite an evolution. In fact, today you actually have three varieties of borescopes to choose from: the standard rigid borescope, the flexible fiberscope and the newest member of the family, the multi-functional videoscope.

Rigid borescopes: this is the most traditional form of the technology. It's basically a rigid tube with a series of lenses inside that is used whenever you have straight-line access to a particular section of the airframe or engine. Typically rigid borescopes deliver exceptional optical clarity.

Fiberscopes: These are flexible instruments that can easily bend to travel deep inside the engine. Strands of fiber optic material transmit light to illuminate the area being inspected, while other strands are used to collect the images and carry them back to the viewing eyepiece.

Videoscopes: These are the latest advancement in remote visual inspection (RVI) technology. They are flexible like a fiberscope, but instead of using fiber optic strands to capture and relay the images, the videoscope has a small video camera at its end. The video camera gives the videoscope much better image quality, plus

it provides the added benefit of digitally recording and storing the images.

"While any scope can show you something inside an engine that you can't see with a flashlight and mirror, each is better suited for a particular type of inspection," explained Doug Kindred, president, Gradient Lens Corporation. "Today, fiberscopes are mostly used on the manufacturing side to inspect the insides of parts: especially if you have to get through really small openings."

"On the aircraft inspection and maintenance side, videoscopes have taken over," he said. "Why wouldn't everybody want one? They deliver better image quality and you have the capability to capture images and video to document the inspection. Technicians can just do a better job."

Kindred stated that thanks to their literal flexibility and the aforementioned video recording capabilities, the uses for videoscopes today has expanded beyond the engine and into airframe inspections.

"We have customers using our six-meter long scopes for looking at welds, rivets, and for inspecting wiring bundles, as well as looking for corrosion," he said. "While six-meters gets you well inside the airframe, the key benefit is still the ability to capture images and share them with other members of the maintenance team."

"I was recently at a helicopter maintenance shop and we were looking inside a turbine engine," Kindred added. "We saw something on the monitor that looked like the blade was cracked. After we reviewed the video again later on, we found that it wasn't a crack at all. It was actually a tiny bit of debris."

"By being able to review the video again we went from having to tear down the engine, to having to do nothing at all," he concluded. "That's a huge difference to the operator. Don't underestimate the value of being able to share and review the inspection video."

Videoscopes: pushing forward picture quality

Obviously, when it comes to using any 'scope' the better the image the better the quality of the inspection. Borescope manufacturers across the board are constantly working to deliver the best overall image quality possible.

Olympus America recently took a big step forward with the introduction of their new IPLEX NX videoscope, what the company calls the 'first HD quality' industrial videoscope. As the company stated in the product's announcement, introducing a new ultra-bright laser diode light system the IPLEX NX, "[will] help locate flaws that were previously undetectable and streamline inspections in even difficult to reach areas."

"Since high-density CCD (charge-coupled device) camera chips are inherently light-hungry, we use Laser Diode (LD) technology to produce unsurpassed brightness," stated Frank Lafleur, product manager, Remove Visual Inspection, Olympus America. "To do so, new diffusion methods with formed lenses are used to assure even distribution at the inspection site. Top it off with the new high-precision micro lens production and assembly methods, and it makes the basis of the HD RVI image."

"It (HD) is noticeable in every circumstance. The bare line resolution was increased by a grade or two on the USAF resolution chart [a resolution test pattern conforming to MIL-STD-150A standard, set by US Air Force in 1951]," he said. "What really makes it impressive is the range at which you can deliver the high-resolution image. The PulsarPic processor balances all settings and the result is an amazing image from up-close on highly-reflective surfaces to a couple of feet away from a dark surface."

While CCD cameras have long been the standard for the videoscope industry, there is a bit of a shift going on. "The race is on to improve the lower-cost CMOS (complementary metal-oxide semiconductor) style image sensors," stated Shayne Gallo, Q.A. manager for USA Borescopes. "The major hurdles to overcome are providing enough illumination inside the inspection area, as well as getting proper color definition and clarity to perform suitable inspections."

"Our latest articulating videoscope, the USAVS2-4-1500, introduces new features to provide improved color definition, clarity and brightness inside dark inspection areas," he added. "This has proven to be especially



A PVRS-2-4-1300-Articulating Flexible Videoscope from USA Borescope.

popular among the engine shops performing inspections on PT6, Turbomecca and other smaller turbine engines."

While the CCD vs CMOS debate continues, Gradient Lens is taking the "best tool for the job" approach and is now using both CCD and CMOS camera sensors on its flexible videoscope products.

"The CMOS camera sensors were originally developed for smartphones and because they are a mass consumer product, they cost a lot less than a CCD cameras," Kindred explained. "Some operators may remember that years ago CMOS cameras were lower quality than CCD cameras, but the technology has made great strides. We use a 1.8mm camera in our 4mm and 6mm diameter borescopes today."

"It's really made these videoscopes cost-effective for smaller shops and FBOs to take advantage of the technology," he said. "There are still a lot of these facilities using fiberscopes, which are okay, but don't deliver near the image quality of a CMOS videoscope."

"The better the image quality, the better job the technician can do during his inspection," Kindred said.

"The damage they are looking for can often be quite small and very hard to see even for a technician who is very experienced."

"If you play your cards right and do your homework you can get a videoscope with a CMOS camera that really approaches the quality of a scope with a CCD camera," he said. "That will save you thousands of dollars."

And speaking of shopping for a new "scope," Kindred cautioned that no matter what you're looking for you really do need to pay close attention to what you are buying, especially in the lower price points.

"The market has become very cluttered with a lot of new low-cost imports and it's hard for the typical maintenance guy to really know what's what," he said. "They all look similar in their marketing materials. My advice is to do your research and don't skimp on optical quality."



Using a borescope to inspect the welds of the engine nacelle anti-ice system. (Photo: Hawkeye videoscope.)

"Ask the manufacturer to give you a demonstration at your facility and do the inspections you routinely do," Kindred said. "We do this all the time. We sell very few scopes over the phone. Nothing beats a hands-on demonstration. If they won't give you one, move on to another brand."

Borescopes: The next generation

Borescopes, fiberscopes and videoscopes are really good at doing what each was intended to do. But, according to Jitu Patel, vice president of Machida, the new technological wave is to enable 'scopes' to do more than act as a passive observer.

"We work closely with engine manufacturers to develop tools to meet their specific needs," he said. "Since we make everything ourselves here in the United States, we can develop these specialized solutions to their needs. That's what we've been doing for 40-years."

Three new solutions that Patel described are Machida's working channel borescope, power blending borescope and its brand new videoscope that switches between ultraviolet and white light.

"Our working channel borescope has a separate hollow channel running the length of the shaft," he said.

"You can run a variety of other tools including mechanical grabbers or even a vacuum line out through the channel to do a number of tasks inside the engine or airframe." "With the power blending borescope, if there is a nick or dent in a turbine blade, you can use the specialized tool to repair the damage per the engine manufacturer's specifications," Patel said. "Right now the blending borescope is approved for GE, Pratt & Whitney and Rolls-Royce engines."

"To make the repairs easier for the technician, you can connect a portable viewer, which means the technician no longer has to look at the work directly through the scope's ocular. The larger image allows him to better focus his efforts on the actual blending process," he explained. "In addition, the blending process can be digitally recorded for sharing with other technicians or the engine manufacturer." Jennifer Kempsey, Machida's marketing and operations manager added that the company is just now introducing a new borescope that will give technicians even more in-engine inspection capabilities.

"Our newest product is a 3mm video borescope that does both UV (ultraviolet) and white light inspections. It was developed specifically to enable more accurate dye penetrant inspections inside the engine," she said. "You use the white light to navigate the tool inside the engine, then when you get to the area where the dye penetrant has been applied, you switch over to the UV light to do the inspection."

Borescopes: critical inspections

Shawn Schmitz, an engine technical representative for Duncan Aviation said that borescopes have found a long list of uses throughout the MRO's various facilities.

"They allow us to perform inspections in areas in the engine and airframe where it is impossible to see with a flashlight and a mirror," he said. "For example, a lot of today's engines are 'on-condition,' which means at a given interval you can go in and do a borescope inspection to determine if the engine can stay on the aircraft or have to be removed for maintenance."

"The quality of the scopes today allow you to get crystal clear images, you can also shoot video of the internal components and take critical measurements to determine the severity of a problem," Schmitz stated. "The ability to take critical measurements is especially helpful."

Schmitz explained that engine manufacturers put specific limits on critical components including the rotating parts inside a jet engine. "Let's take a first-stage compressor for example: if we borescope it and find nicks or damage to the leading-edges of the blades, the engine's maintenance manual gives us criteria to base our maintenance decision on," he said. "If the manual says you can have a 15 thousandths deep nick on a first-stage blade, I now have a borescope with the technology to go in there and take a picture of that damage and measure the depth of that nick."

"I can then take that measurement and make a determination about the airworthiness of that blade," Schmitz said. "By enabling us to make a more informed decision, the borescope can save the operator a lot of time and money." Schmitz said that while today's borescopes are very intuitive to use, Duncan Aviation's technicians all receive instruction from the engine's manufacturer when they attend the authorized factory training. "We also buy borescopes from a variety of vendors and we always ask them to come in and show us how to correctly use and care for the equipment," he said. "That's critical. These tools can cost \$30,000, so you want to make sure you're doing it correctly."

In addition, to help the technicians stay sharp, Schmitz said that they have made little wooden shadowboxes that house a scrap compressor blade. These imaginative 'simulators' were created to allow Duncan Aviation's technicians to practice on using the borescope in confined areas.

"They can go in and find the nick, take a picture and measure it," he said. "It's proven to be a great way to stay proficient with the tool. Then when you actually work inside the engine you know what you are doing."



Common borescope mistakes

Even with training, technicians still make mistakes when using a borescope. According to Patel one of the most common is simply not reading and understanding the instruction manual.

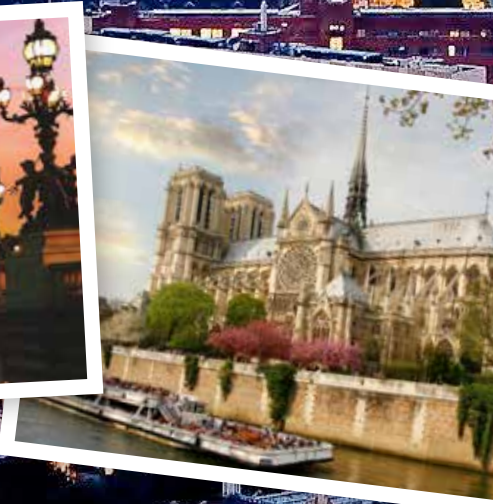
"The technician needs to do this with every borescope they use," he pointed out. "It just takes a few minutes and it tells them clearly what they can and cannot do with each piece of equipment."

"The next mistake is letting go of the borescope when it's inside the engine. It will just slide right out and hit the floor, which usually breaks the camera," Patel said. "We say 'one-hand' operation and that means keeping one hand on the borescope at all times."

"Another problem is trying to use a borescope in an engine that's too hot," Kempsey said. "All of our borescopes work at 150°F and below. Anything above that temperature will damage the internal components of the borescope. They all have some kind of epoxy or glue around the lenses and those temperatures will melt that glue allowing the lenses to shift."

Lastly both Patel and Kindred stressed the need to "use the right tool for the right job." All too often technicians will try to force a 4mm borescope shaft through a 3.5mm opening. That can not only damage the borescope, but also quite possibly the inside of the engine.

No technician wants to be the one to go to their boss and say that the company has to remove and dismantle an engine because they damaged it with a borescope."



İŞIKLAR ŞEHİRİ PARİS

Amerikalı ünlü yazar Ernest Hemingway'in kitabına da adını veren bir sözü var. Der ki: Paris Bir Şenliktir... 1920'li yıllarda Paris'te yaşadığı zaman anılarını bu kitapta toplamış olan Hemingway'in bu ünlü sözü benim hep bellliğimde yer etmiş olan ve Paris kentine çok yakıştırdığım ve kentle bire bir örtüşen bir sözcüktür. Aslında Hemingway'in yakın arkadaşı olan A. E. Hotchner Paris'te Hemingway'i (<http://booklikes.com/upload/post/b/e/bede820b97665ea15668b75add909a29.jpg>) ziyarete geldiği zaman ona şu sözleri söylemiştir: "Genç bir insan olarak Paris'te yaşayacak kadar şansın var ise, geri kalan hayatında nereye gidersen git, Paris senin için bir şenlik olarak kalacaktır."



DR. HANDAN DIKER *Öğretim Üyesi, Yabancı Diller Bölümü*

Gerçekten de bazı kentler vardır, defalarca gitseniz hep aynı heyecanı duyarsınız. Gitmekten sevinç duyarsınız, çünkü o kenti seversiniz. Paris de benim için işte böyle bir şehir. Defalarca gitmiş olmama rağmen hep özlediğim ve benim için gerçekten bir şenlik olarak kalan tek şehir.

Paris, Fransa'nın başkenti... Üstelik burası dünyanın en güzel şehirlerinden birisi... Seine nehri üzerinde

kurulmuş olan, sanat, kültür, moda ve lüksün de başkenti bence. Paris için kullanılan bir deyim de 'ışıklar şehri'dir.

İşte bu ay o gitmeye doymadığım Paris'teyim yine. Muhteşem konforlu bir uçuş ile İstanbul'dan Paris'e 3 saat 20 dakika gibi bir sürede varıyorsunuz. Gariptir, uçak inişe geçtiği zaman hep pencereden kente bakarım. Ve her defasında da, o şehre ilişkin önemli

bir obje yakalayacağımı bilirim. İşte Paris'e doğru uçak inişe geçtiğinde Eiffel kulesinin beni selamlayacağını biliyordum. Nitekim karşıladı da...

Otelim şehrin tam kalbinde, Republic meydanında idi. Böylece her yere ulaşımım kolay olacaktı.

Paris ismini, Galya halklarından olan Parisii'lerden almaktadır. Denir ki Paris dünyanın en romantik şehirlerinden birisidir. Oldukça kalabalık, popüler, Unesco dünya mirası listesinde yer alan birçok yapıya ev sahipliği yapan bir şehirdir. Dünyanın en çok ziyaret edilen şehirlerinden olan Paris'te 2 büyük havaalanı var. Charles de Gaulle ve Orly. Bir de daha çok charter uçaklarının kullandığı Beauvais.

Paris denince önce aklımıza Eiffel kulesi geliyor o zaman size önce Eiffel kulesini tanıtayım.

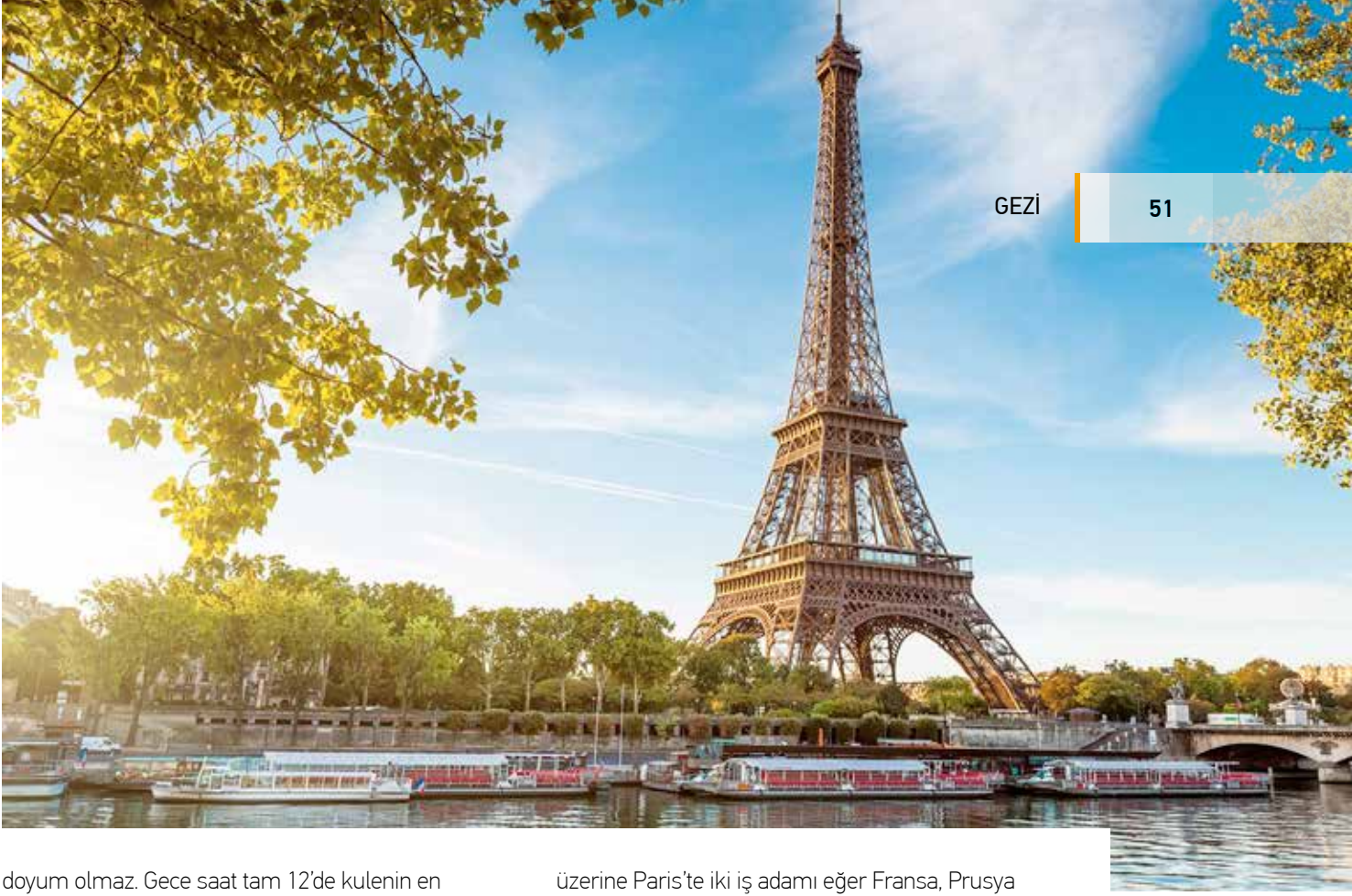
1887-1889 yılları arasında Gustave Eiffel tarafından Fransız devriminin 100. yıl kutlamaları için yaptırılmıştır. Yapılış amacı ise Expo 1889 Paris fuarının giriş kapısı olarak kullanılması idi. Kule bittikten sonra ise beğenilmemiştir. Ancak yıkılması bile düşünülen kule sonraları telgraf anteni olarak kullanılmıştır. Kule toplam 3 kattan oluşuyor. Kulede bir asansör mevcut olmasına rağmen o kadar uzun kuyruklar oluyor ki bu da çoğu kişiyi yukarıya kadar çıkmaktan vaz geçiriyor. Kulenin yüksekliği 300 metre ve tamamen demir



kullanılarak yapılmış. Ağırlığı ise 10.000 ton. 200.000 metrekare alanda bulunmaktadır.

Nedense çoğu kişi Eiffel'i beğenmez. Hatta nefret edenler çoktur. Benim içinse son derecede görkemli, etkileyici ve biricik bir yapıttır. Hele geceleri Eiffel'e





doyum olmaz. Gece saat tam 12'de kulenin en tepesinden aşağıya kadar başlayan ışık şovu sizi kesinlikle etkileyecektir.

Eiffel'den sonra benim için ikinci sırada yer alan yapı Montmartre tepesindeki Sacre Coeur Bazilikası olmuştur. Montmartre tepesi bir turist cenneti. Çünkü burası Paris'in en yüksek noktası... Burayı adeta bir seyir terası gibi düşünmeniz gerekiyor. Burada tüm Paris adeta bir uçak kokpitinden bakar gibi ayaklarınızın altında. Montmartre'nin bir diğer özelliği de buradaki daracık sokakları ve şık dükkânları ile kafeleri. Ayrıca burasının bir diğer adı da Ressamlar Tepesi. Yani burada birçok sokak ressamı bulunuyor ve dilerseiz portrenizi yaptırıyorsunuz. Şimdi gelelim yine bu tepede yer alan o ünlü beyaz kiliseye yani Sacre Coeur Bazilikasına. Burası Paris'in en ünlü kiliselerinden birisi... Kilisenin geçmişi 1870 yılındaki Almanya'yı ele geçiren Prusya'nın Fransa'yı tehdit etmesi ile başlayan bir süreçte dayanıyor. Bu durum

üzerine Paris'te iki iş adamı eğer Fransa, Prusya saldırılarından kurtulursa bir kilise yaptırmayı vadediyor. Savaş sonrası şehir istiladan kurtulunca da Sacre Coeur Bazilikasının yaptırılmaya başlandığını görüyoruz.

Fransa Prusya savaşında 58.000 asker ölmüş ve bunların anısına işte bu Beyaz Travertenden yapılmış olan görkemli kilise yaptırılmıştır. Bence bu kilise Paris'in Eiffel'den sonra ikinci simgesi durumunda...

Gelelim şehrin bence üçüncü simgesine. Bu da dünyaca ünlü bir kilise Notre Damme. Gotik üslubun en görkemli yapısı bu kilise... Kilisenin kapısında şu yazıyor: 'Orta Yol'. Bu ifadenin anlamı ise şu: coğrafi açıdan şehrin merkezi burasıdır. 1163 yılında Papa 3. Alexander temel taşı koymuş ve 170 yılda yapımı bitmiştir. 130 metre genişlik ve 35 metre uzunluktadır. Aynı anda 9000 kişiyi içine aldığı söylenir bu yapının. Kilise, ününü Victor Hugo'nun aynı adı taşıyan ünlü romanına borçludur.





Paris'te bence dünyanın en lüks ve en ünlü caddesi ve bulvarı olan Champs Ellysee yer alır. Bu cadde 2 kilometre uzunluktadır. Ve bence Paris'in en güzel caddesidir. Caddenin bir ucunda kentin en önemli simgelerinden biri olan Zafer Takı yer alırken, diğer ucunda da Concorde Meydanı uzanır. Cadde boyunca iki sıralı en lüks ve marka mağazalar ve dünyaca ünlü kafeler sıralanır.

Paris aynı zamanda müzeler kenti de. Dünyanın en ünlü müzelerinden biri olan Louvre işte şehrin tam kalbinde yer alır. İçinde 35.000'e yakın eseri barındıran muhteşem bir müzedir burası. Müze binası oldukça eski. 1190 yılında Paris'ini Viking akınlarına karşı korumak amacı ile kale olarak yaptırılmış bir bina imiş burası. Zamanla genişletilerek, Napolyon tarafından müzeye çevrilmiş. 1989 yılında da ünlü cam piramit konulmuştur. Louvre'a girmek gerçekten bir mucize. O kadar kalabalık ki en güzeli daha önceden internetten bilet alıp içeri girmek. Önemli sanat koleksiyonlarının yer aldığı müzenin en ilgi gören bölümü Mona Lisa

tablosu. Ancak hemen belirtiyim, benim için bu eser tam bir hayal kırıklığı oldu. Çok görkemli olduğunu düşündüğüm resim, ufacık ve kurşungeçirmez bir camın içinde sergileniyordu. İnanın şok oldum. Burada sergilenen bence ikinci derecede ünlü eser Milo Venüsü. İ.Ö. 2. yüzyıla ait olan bu heykel oldukça görkemli. Louvre Müzesi o kadar büyük ki inanın gezmek en az yarım gününüzü alıyor.

Paris hem tarihi hem de o kadar yeşil bir kent ki anlatamam. Yeşil denince akla hemen parklar geliyor. İşte bunların en ünlüsü Paris'in 6. Bölgesinde bulunan Lüksemburg Bahçesi. 1612 yılında Medici'lerin hükümdarlığı zamanında yapılmış bir bahçedir. 60 dönümlük bir alanı kapsayan bu güzel bahçe daha çok öğrencilerin, gençlerin geldiği ders çalıştıkları muhteşem bir yer. Genellikle büyük kentlerin ortasında yer alan ve adeta vaha diyebileceğimiz yeşil alanlar vardır ya, Örneğin New York'taki Central Park ya da Londra'daki Hyde Park gibi. Bence Paris'in de kalbi Lüksemburg Bahçesidir. Bahçede 100'den fazla





çeşme, heykel ve anıtlar mevcuttur. Burası o kadar dingin o kadar sakin ve hoş bir yer ki... Geçen yıl gittiğim, park ile aynı adı taşıyan Lüksemburg kentinde inanin böyle güzel bir parka rastlamadım. Parkın içinde 1600'lü yılların başında yaptırılan Lüksemburg sarayı da yer alıyor. Fransız Devrimi esnasında ise burası hapishane olarak kullanılmış.

Derim ki, Paris, hep bitmeyen bir enerjiye sahip olan bir dünya kentidir. Şehrin en sevdiğim bölgesi ise St Michael'dir. Nedense her zaman bu bölge bana çekici gelmiştir. Üniversitelerin burada yer alması, öğrencilerin çokluğu, belki de bana bu bölgeyi cazip kıldırmıştır. Bu bölgede yer alan ve bence dünyanın en güzel üniversitelerinden biri olan Sorbonne'a da değinmek istiyorum. Latin Mahallesinde yer alan o güzelim Sorbonne. 1257 yılında Robert Sorbonne tarafından kurulmuş. Kapisında Montaigne'in heykeli yer alıyor. Denir ki üniversitede başarısız olan öğrenciler bu heykele oturtularak cezalandırılırlar. Aslında baktığınızda Montaigne'in oturtulduğu yer oldukça anlamlıdır. Sırtını Ortaçağ Müzesine dayarken yüzünü de Sorbonne Üniversitesine çevirmiştir. 1968 yılında Fransa'daki gençlik hareketlerinin merkezi de hep Sorbonne olmuştur.



Bu ay Paris'te keyifle dolaştım. Defalarca da bir daha gelsem hiçbir zaman bıkmayacağım bir kenttir Paris. Görmedi iseniz mutlaka ama mutlaka gitmelisiniz. Paris'i hem görün hem de yaşayın. Yazımı ünlü aktris Audrey Hepburn'un ünlü bir sözü ile bitiriyorum. Der ki, 'Paris her zaman iyi bir fikirdir.' Bence sadece iyi değil, çok, çok iyi bir fikirdir.



► HAVACILIK TARİHİNDE EKİM



1 EKİM 1951

Türkiye'de Hava Harp Okulu açıldı.



4 EKİM 1905

Orville Wright, uçakla 33 dakika havada kalarak, uçakla ilk uçan adam unvanını kazandı.

8 EKİM 2001

İki motorlu bir Cessna ile bir yolcu uçağı Milano'da kalkış sırasında yoğun sis nedeniyle çarpıştı; 118 kişi öldü.



10 EKİM 1895

Nazi Almanyası'nın savaş pilotu ve Luftwaffe'nin feldmareşali Wolfram von Richthofen doğdu. (ö. 1945)

2 EKİM 1990

Çin Hava Yollarına ait bir Boeing 737 kaçırıldı, Guangzhou hava alanına indikten sonra iki uçağa çarptı; 132 kişi öldü.



6 EKİM 1926

Kayseri'de ilk uçak fabrikası kuruldu.

3 EKİM 2006

THY'nin Tiran - İstanbul seferini yapan Boeing 737-400 tipi tarifeli uçağı Hakan Ekinci adlı hava korsanı tarafından kaçırıldı.



7 EKİM 1919

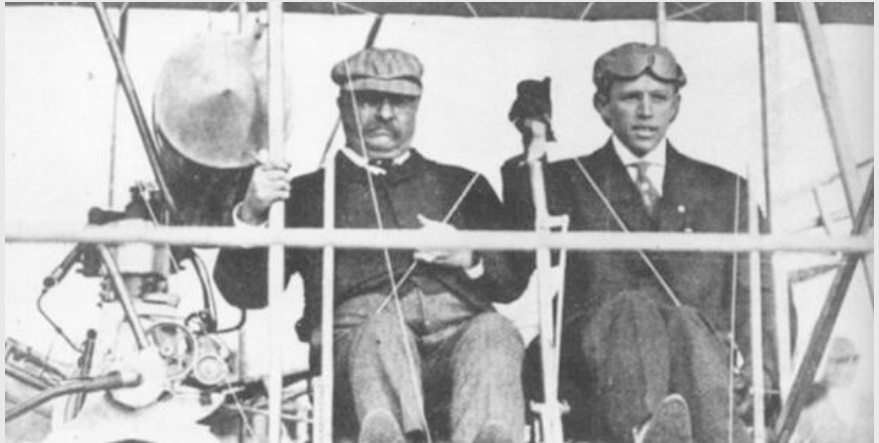
Faaliyetini sürdüren en eski havayolu şirketi KLM Hollanda'da kuruldu.

9 EKİM 2004

Türk Hava Kurumu tarafından Eskişehir'in İnönü ilçesinde düzenlenen 3. Türkiye Hava Oyunlarında 433.5 metrekare ile bugüne kadar gökyüzünde açılan en büyük bayrakla atlayış yapan THK paraşütçüsü Hakan Zengin, Guinness Rekorlar Kitabı'na girmeye hak kazandı.

10 EKİM 1933

United Airlines havayolu şirketine ait bir uçağa sabotaj yapıldı. Düşürülen ilk sivil uçak oldu.



11 EKİM 1910

Wright Kardeşler'in yaptığı uçakla Missouri'de dört dakika uçan Theodore Roosevelt bir uçakla uçan ilk ABD Başkanı oldu.

HAVACILIK TARİHİNDE **EKİM** ◀**11 EKİM 1998**

Kongo'da ulusal havayollarına ait bir Boeing 727 isyancılar tarafından düşürüldü; 40 kişi öldü.

**14 EKİM 1947**

Amerika Birleşik Devletleri test pilotu Chuck Yeager, ses duvarını aştı.

**23 EKİM 1911**

Trablusgarp Savaşı'nda İtalyan Yüzbaşı Carlo Piazza, Bingazi'deki Osmanlı siperleri üstünde tarihî ilk askeri keşif uçuşunu gerçekleştirdi. Piazza daha sonra ilk askeri amaçlı hava fotoğrafını da çekti.

24 EKİM 2003

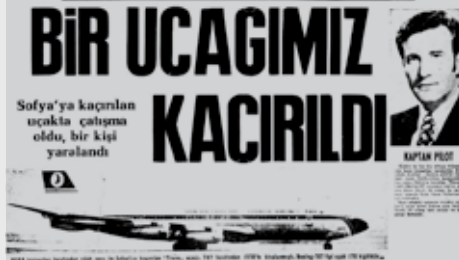
Concorde'un son uçuşu New York ile Londra arasında yapıldı.

13 EKİM 1972

Bir Uruguay askeri uçağı And dağlarında (Arjantin ve Şili sınırında) düştü. Sağ kalan 16 kişiye 23 Aralık'ta ulaşılarak kurtarıldı.

**15 EKİM 1928**

Almanya'dan hareket eden dünyanın en büyük hava gemisi Graf Zeppelin Amerika'da New Jersey'e ulaştı. Uçuş 111 saat sürdü.

**22 EKİM 1972**

THY'nin Truva uçağı Sofya'ya kaçırıldı. Bir gün sonra yolcuları serbest bırakan 4 hava korsanı Bulgaristan'a iltica etti.

28 EKİM 1998

Esenboğa Havalimanı, tarihinde ilk kez aynı gün 13 cumhurbaşkanı ağırladı. Yabancı ülke cumhurbaşkanları, Cumhuriyetin 75. yılı törenleri için Ankara'ya geldiler.

**13 EKİM 1972**

Sovyet Hava yollarına ait Aeroflot tipi bir yolcu uçağı Moskova yakınlarında düştü; 176 kişi öldü.

**26 EKİM 1958**

Pan American Hava Yolları Şirketi, Boeing 707'nin ilk ticari uçuşunu New York'tan Paris'e gerçekleştirdi.

**30 EKİM 1984**

Cumhurbaşkanı Kenan Evren, Mürted'de uçak fabrikasının temelini attı.



Söyle bakalım; büyüyünce ne olacaksın?

Bu yıl bazı gençler hayatlarının en önemli dönüm noktalarından biri olan üniversite sınavlarına girecek. İş okul seçimine geldiğinde okuyacakları okuldan çok “istikballeri” anlamına gelen seçimi nasıl yapacaklar? Bu konuda ailelere düşen ve düşmeyenler ne?

Hangi anne baba bu soruyu kolaylıkla cevaplayabilir: Çocuğunuzun istediği işte mutlu ama maddi olarak orta ve altı gelire sahip olmasını mı tercih edersiniz, istemediği işte mutsuz ama zengin olmasını mı?



MÜMİN BALKAN

Aslında iş konusundaki ilk sorular oldukça erken yaşlarda sorulmaya başlar. Gelen her komşu ve hısım akraba, konuşmayı öğrenmiş olmasını yeterli bulup, “hanımış amcasının/teyzesinin bebişi” dedikten sonra yapıştırırlar uzmanlık sorusunu: “Büyüyünce ne olacaksın bakiim?”

Çocuğun soruyu algılayamayacağı yaşlarda ebeveynler devreye girip davranırlar:

Çocuğum diye söylemiyorum, Allah sizi inandırıns çok akıllı. Geçenlerde...

Diye başlayıp marifetlerini sıralamaya başlarlar.

İşte tam bu sıralarda anne ve babanın kafasında çocukları için bir gelecek oluşmaya başlar. Aritmetiği iyiye ve bir de üstüne oyuncakları parçalayıp birleştirmeye çalışıyorsa kesin mühendis, misafirliğe gelen teyzelere iğne vurmaya başladıysa şüphesiz

doktor olacaktır. Ailenin çocuğu için meslek seçimi çok daha erken başlar aslında. Bebek doğduğunda göbek bağıni "gönüllerindeki" mesleğin yapıldığı yere gömmeler, beşiğe "inşallah" istikbalini kurtaracağına inanılan meslekle ilgili objeler koymalar eskilerde kalmıştır artık.

Çocuk da çevresindeki ya da televizyondaki insanların mesleklerinden etkilenip seçimler yapmaya başlar zamanla... Hem astronot, hem öğretmen olmayı hedefler, bunun sadece bir seçim meselesi olduğunu zanneder.

Okulda üst sınıflara geçildikçe, sınavlarla tanışıldıkça, "seçim" dışında yapması gerekenler olduğunu da anlamaya başlar. Bu arada ebeveynin gönlündeki arslan da netleşmeye başlar. Ve bu arslan genellikle ebeveynin deneyip başaramadığı meslektir.

Çocuğun üniversite çağı yaklaştıkça, kimi ebeveyn alttan alta, kimi doğrudan meslek deklare etmeye başlar. Komik olayların trajik hale gelmesi de tam bu dönemdedir.

Ebeveynler tabii ki çocuklarının iyiliğini ister. Çocukları için iyi olanın ne olduğunu kesin olarak bildiklerinden de genellikle hiç şüpheleri yoktur. Çocukları daha küçüktür ve kendisi için doğru olanın ne olduğunu bilemez. Bu nedenle gerekirse zorlayarak "doğru/dürüst" bir bölüme girmesi ve hayatını kurtarması, hayat-memat meselesidir. Bu arada "memat" ölüm



demektir ve tabii ki bu durum ölüm kalım meselesi olarak da ifade edilebilir.

Çocuğun kafasında bazı meslekler olabilir amma bunların, müzisyenlik, tiyatroculuk, arkeoloji ve sanat tarihi, gastronomi gibi istikbali olmayan, bu nedenle de tehlikeli meslekler olması ihtimali, ebeveynlerin çocuklara sormalarını bile engeller.

Hele ki çocuğun sınavlarda yüksek bir puan alma ihtimali varsa, böylesi bölümleri seçmemesi için aile meclisleri bile kurulur.





Biraz karikatürize adılmış haliyle, en azından bizim zamanımızda durum böyleydi. Bugün bir miktar yumuşamış olsa da anne babaların çocuklarıyla ilgili haklı istikbal endişeleri herhalde azalmamış, belki de artmıştır.

Hangi anne baba bu soruyu kolaylıkla cevaplayabilir: Çocuğunuzun istediği işte mutlu ama maddi olarak orta ve altı gelire sahip olmasını mı tercih edersiniz, istemediği işte mutsuz ama zengin olmasını mı?

İyi düşünmekte fayda var...

Özellikle bu yıl üniversite sınavına hazırlanan gençlerin anne babalarına naçizane birkaç tavsiyede bulunalım.

Çocuğunuzun istekleri ve yetenekleri doğrultusunda seçim yapması sizi korkutmasın. Meslek seçimiyle ilgili ayrıntılı sohbetler etmeniz çocukların ne düşündüklerini, neden bu mesleği yapmak istediklerini bilmeniz faydalı olacaktır. Bunları öğrenmeden çocukları yönlendirmeye çalışmak tepki doğurabilir...



Çocuğu dinledikten sonra meslek seçimi konusunda yol gösterebilir, fikrinizi söyleyebilirsiniz. Yine de son kararı çocuğun vermesinde büyük fayda vardır. Yıllar sonra gelip “sizin yüzünüzden böyle oldu” ya da “sizin yüzünüzden mutsuzum” demesini mi, “Bu senin seçimindi” demeyi mi tercih edersiniz?

Bu arada istediğı mesleğı yapan kişilerle tanışmasını ve iş ortamlarını görmelerini sağlamak da çok faydalı olacaktır. İstediğı işi yapan biriyle konuştuktan sonra vazgeçebilir de tutkuyla bağlanabilir de ama her iki durum da bilmeden istemesinden iyidir.

Çok çocuklu aileler iyi bilir, iki kardeş bile birbirinden çok farklı karakterde olabiliyor. Bu nedenle çocuğunuzun sizden farklı özelliklere sahip bir kişi olduğunu unutmayın. Onun istek ve hedefleri de sizden farklı olabilir.

Özellikle, müzik ve güzel sanatlar gibi yetenek isteyen mesleklerle zorlamak ya da yeteneğı ve tutkusu olan çocukları vazgeçirmeye çalışmak çok tehlikelidir. Bu durumda sadece mutsuzluk değil, başarısızlık da garantidir.

Evet, hayat zor ve giderek de zorlaşıyor. Biz anne babaların unutmaması gerekense, onları



sonsuz kadar koruyamayacağımız. Onların bizim yokluğumuzda da ayakta kalmaları, hayatla baş edebilecek donanıma sahip olmalarını sağlamak onlara bırakacağımız en büyük mirastır.



TÜRKİYE VE KUVEYT ARASINDA YENİ MUTABAKAT ZAPTI İMZALANDI.

Kuweyt Başbakanı Şeyh Mubarak Al Hamad AL SABAH'ın 13-15 Eylül 2017 tarihlerinde Ankara'ya ziyareti esnasında Başbakanımız Sayın Binali YILDIRIM'ın huzurlarında Türkiye ve Kuveyt arasında ikili havacılık ilişkilerini düzenleyen yeni bir mutabakat zaptı imzalanmıştır.

SHGM Genel Müdür Vekili Bahri KESİCİ ve Kuveyt Dışişleri Bakan Yardımcısı Khalid Sulaiman AL-JARALLAH'ın imzaladığı metin ile iki ülke arasında halihazırda 105 frekans olan haftalık uçuş sayısı kısıtlaması 7 frekans daha artırılarak 112'ye çıkmıştır.

İmzalanan yeni Mutabakat Zaptı ile Ülkemiz ve Kuveyt milliyetli havayollarının Bodrum ile Kuveyt arasında karşılıklı olarak haftada 7 frekans uçuş



düzenleyebilmesine imkan sağlanarak, Kuveytli turistlerin önemli turizm destinasyonumuz Bodrum'a direkt erişiminin önü açılmıştır.

web.shgm.gov.tr

SOMALİ'YE HAVACILIKTA TEKNİK ALTYAPI VE EĞİTİM DESTEĞİ...

Türkiye ile Afrika arasındaki havacılık alanındaki işbirliği kapsamında Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), 12-15 Eylül 2017 tarihlerinde Somali heyetini ağırladı.

Somali Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Kaza Kırım Birim Başkanı ve beraberindeki güvenlik ve emniyet uzmanlarından oluşan heyet, Somali Sivil Havacılık Otoritesi'nin yeniden yapılandırılması kapsamında sağlanacak olan teknik altyapı ve eğitim desteği için SHGM yetkilileri ile görüşmelerde bulundu. Bakanlığımız Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu (KAİK) ve Türk Hava Yollarını da ziyaret eden heyete, en yakın zamanda planlama yapılarak ihtiyaç duyulan alanlarda gerekli eğitim ve teknik desteğin verileceği bildirildi.

Türkiye'nin Afrika'ya açılım politikası kapsamında SHGM'nin ev sahipliğinde 2012 yılında 35 ülkenin katılımı ile gerçekleştirilen Türkiye-Afrika Sivil Havacılık Konferansı ile başlayan süreç sonunda ülkemizin Afrika'daki uçuş ağı 51 noktaya ulaşarak



kıtaya en fazla uçuş yapan ülke konumuna gelinmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ile imzalanan Mutabakat Zaptı çerçevesinde "Gelişmekte Olan Ülkeler Eğitim Programı" kapsamında ise sivil havacılık altyapılarını geliştirmek isteyen Afrikalı ülkelere sivil havacılık eğitimleri ve teknik altyapı desteği sağlanmaktadır.

web.shgm.gov.tr

TÜRKİYE VE RUSYA FEDERASYONU ARASINDA SİVİL HAVACILIK ALANINDA İŞ BİRLİĞİ ANLAŞMASI İMZALANDI

Rusya Federasyonu Hava Seyrüsefer Hizmet Sağlayıcısı State ATM Corporation ile DHMİ Genel Müdürlüğü heyetleri arasında bir toplantı gerçekleştirildi.

Genel Müdürlüğümüzün ev sahipliğinde düzenlenen, Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürümüz Funda Ocak Başkanlığındaki toplantıda iki kuruluş arasındaki işbirliğinin daha da geliştirilmesi için görüş alışverişinde bulunuldu.

Genel Müdürümüz Funda OCAK, toplantının açılış konuşmasında Rusya Federasyonu heyetini Ülkemizde ağırlamaktan duyduğu memnuniyeti dile getirerek, bölgede hava trafik akışında üstlendikleri kilit rol kapsamında, DHMİ ve State ATM Corporation arasında bugüne kadar sağlanmış olan işbirliğinin sürdürülmesinin önemini vurguladı.

Bölgemizdeki krizlerin hava trafik akışı üzerindeki olumsuz etkilerini hatırlatan Genel Müdürümüz OCAK; Rusya Federasyonu ve Türkiye Hava Sahasında yaşanan beklenmedik trafik artışı ve bu artışın domino etkisinin azaltılabilmesi için DHMİ ve State ATM Corporation arasında sağlanacak yakın işbirliğinin önemini vurguladı.

State ATM Corporation Genel Müdürü Sayın MOISEENKO'da konuşmasında, nazik daveti ve misafirperverliği için Genel Müdürümüz Sayın OCAK'a



teşekkürlerini ileterek, ortak çalışma ve işbirliğine verdikleri önemin altını çizdi.

Sivil Havacılığın İki Lider Kuruluşu Arasında İş Birliği Anlaşması İmzalandı

Toplantı sonucunda, DHMİ ile Rusya Federasyonu hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı State ATM Corporation arasında bir işbirliği anlaşması imzalandı. Genel Müdürümüz Sayın Funda OCAK ve State ATM Corporation Genel Müdürü Sayın İgor MOISEENKO tarafından imza altına alınan anlaşma ile iki kuruluş arasındaki mevcut işbirliğinin daha da geliştirilmesi amaçlanıyor.

www.dhmi.gov.tr

TÜRK HAVA SAHASINDA REKOR KIRILDI

Türk hava sahasında 24 Eylül 2017 Pazar günü 1503 üst geçişle rekor kırıldı.

Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanımız Funda Ocak Twitter üzerinden yaptığı paylaşım ile rekoru duyurdu.

İşte o paylaşım: "Türk hava sahasında 24.9.2017 Pazar günü 1503 üst geçişle rekor kırıldı. Yoğun mesailerle havayolunu halkın yolu yapan herkese teşekkürler."

www.dhmi.gov.tr



A J A N D A



EMRE ALTUĞ YILDIRIM GÜRSER ŞARKILARI ALBÜM LANSMAN KONSERİ

Etkileyici performansı, samimi şarkıları ve 20 yıla yayılan müzik kariyeri ile Emre Altuğ 17 Ekim'de Vestel Gururla Yerli kapsamında Zorlu PSM Drama Sahnesi'nde!

17 Ekim 2017, 21:00

Zorlu PSM İstanbul

ROYAL OPERA HOUSE GÖSTERİMLERİ: THE MAGIC FLUTE

Mozart'ın görkemli operası The Magic Flute, John McFarlane'in güzel setleri ile David McVicar'ın büyüleyici prodüksiyonu ile canlandı.

Gece Kraliçesinin havaifşeklerinden, Tamino ve Pamina romantik düetlerine ve Papageno'nun samimi neredeyse halk şarkılarına benzeyen ariyalarına kadar, tüm yapı Mozart'ın kaleidoskopik bestesi için harika bir arka fon oluşturuyor.

Bir komedi olmanın yanı sıra Sihirli Flüt Mozart'ın manevi inançlarının da bir ifadesidir: bilgelik ve erdem arayışı içindeki aydınlanma endişeleri bu büyüleyici masalın kalbinde yer alıyor.

23 Ekim 2017, 21:00

Zorlu PSM İstanbul





ŞEHİR TİYATROLARINDA EKİM...

İstanbul'un asırlık tiyatro kurumu Şehir Tiyatroları Ekim ayında da güzel oyunlarla seyirci karşısında. İstanbul'un çeşitli semtlerindeki sahnelerde, Cıbalı Karakolu, Reis Bey, Şahane Züğürtler, Fehim Paşa Konağı, Hisse-i Şayia, Şahane Züğürtler, Sızı, Macbeth, Yangın Yerinde Orkideler ve daha birçok oyunu izleyebilirsiniz.

Oyun takvimine web sitesinden ulaşabilirsiniz: <http://www.ibb.gov.tr/sites/sehirtiyatrolari/tr-TR/Sayfalar/Anasayfa.aspx>



BİTMEYEN SHOW GÜLDÜR GÜLDÜR

Ekranların beğenilen komedi programı Güldür Güldür Show, seyirciyle buluşmaya devam ediyor. Günlük hayatın sıradan konularına farklı bir bakış açısı ile yaklaşan Güldür Güldür Show, aileden aşka, şöhretten teknolojiye, futboldan arkadaşlığa, birçok konuya yine kendi mizah anlayışı ile yeni yaklaşımlar ve çözümleri ile kahkahanın adresi olmaya devam ediyor.

4, 11, 15 Ekim 2017

Feriye Sineması, İstanbul

EKİM'DE UNUTMA!

1 Ekim

Hava Harp Okulu'nun açılışı (1951)

4 - 10 Ekim

Dünya Uzay Günü

Ahilik Haftası Ekim ayının ikinci Pazartesi günü

13 Ekim

Ankara'nın Başkent Oluşu

28 Ekim - 4 Kasım

Kızılay Haftası

29 Ekim Cumhuriyet'in ilanı ve Atatürk'ün ilk Cumhurbaşkanı seçilmesi (1923)

30 Ekim

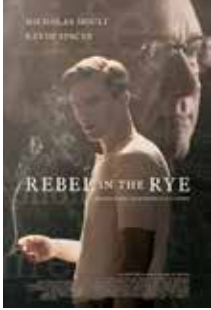
Mondros Antlaşması (1918)

30 Ekim

İsmet İnönü'nün Cumhuriyetin ilk başbakanı oluşu (1923)

EKİM'DE SİNEMA

Ekim ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



6 EKİM 2017 CUMA

ÇAVDAR TARLASINDAKİ ASİ

Biyografi

Oyuncular: Nicholas Hoult, Kevin Spacey, Sarah Paulson

Film, dünya edebiyatının baş yapıtlarından olan 'Çavdar Tarlasındaki Çocuklar' romanının yazarı J.D. Salinger'in hayatını konu ediyor. Yazarın hem kariyeri, hem gençlik yılları hem de kendisine ağır bir travma yaşatan İkinci Dünya Savaşı sırasında cephede verdiği mücadele anlatılıyor.



13 EKİM 2017 CUMA

CİNGÖZ RECAİ

Aksiyon, Polisiye

Oyuncular: Kenan İmirzalıoğlu, Haluk Bilginer, Meryem Uzerli

"İyiliksever hırsız" Cingöz Recai yıllar sonra yeni bir soygun için ekibiyle sahalara döner. Ama bu soygunu kendi ekibiyle yapmayacaktır. Karanlık bir çeteye dahil olur ve bir teknoloji dehasının evini soymak için kılıktan kılığa, oyundan oyuna geçerek, kimsenin bilmediği gerçek hedefine yaklaşmaya başlar.



20 EKİM 2017 CUMA

UZAYDAN GELEN FIRTINA

Bilimkurgu, Aksiyon, Gerilim

Oyuncular: Gerard Butler, Abbie Cornish, Jim Sturgess, Alexandra Maria Lara, Andy Garcia

Dünyadaki iklim değişikliği, insan ırkını tehdit eder hale gelince ülkeler bir araya gelerek Dutch Boy adı verilen bir iklim kontrol sistemi oluşturmuştur. Dünyanın her yerini saran uydulardan oluşan bu sistem doğal afetleri önleme ve hava durumunu kontrol etme görevini 2 yıl başarıyla sürdürdükten sonra yaşanan teknik bir arıza, her şeyi alt üst eder.



27 EKİM 2017 CUMA

THOR 3

Aksiyon, Macera, Fantastik

Oyuncular: Chris Hemsworth, Tom Hiddleston, Cate Blanchett

Thor serisinin 2017 yılında izleyiciyle buluşacak olan üçüncü filminde, yaklaşmakta olan Norse kıyametine tanık olacağız. Asgard'tan uzakta, evrenin öbür ucunda hapsedilmiş olan Thor çıkı yolu bulamamaktadır. Üstelik güçlü çekici de yanında değildir ve Asgard bir yıkımın eşiğindedir. Ragnarok zamanı gelmiştir, eğer gerçekleşirse bütün Asgardlıları yok edecek olan yıkımın sorumlusu ise acımasız Hela'dır.



BLADE RUNNER 2049

Yönetmen: Denis Villeneuve

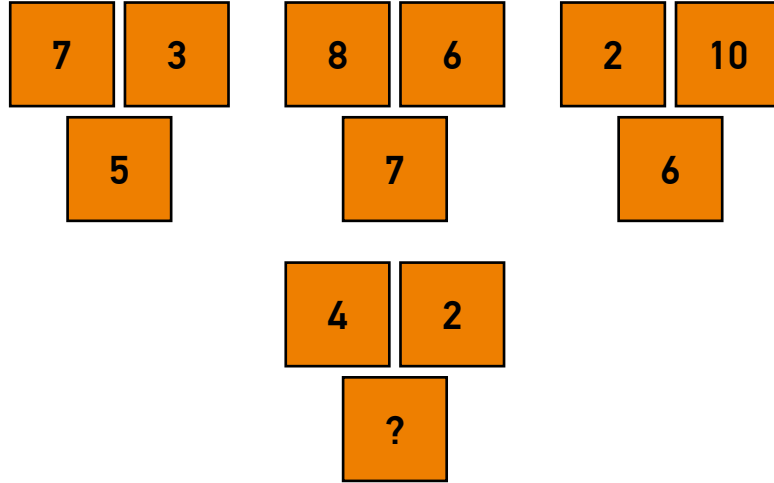
Oyuncular: Harrison Ford, Ryan Gosling, Ana De Armas, Jared Leto, Robin Wright

Türkiye'de vizyon tarihi: 6 Ekim 2017

Tür: Bilimkurgu, Gerilim, Dram

İlk filmin olaylarının üstünden 30 yıldan fazla zaman geçmişken, Los Angeles Polis Departmanı'nda görev yapan Memur K (Ryan Gosling) insanlığı büyük kargaşaya sürükleyecek, hatta sonunu bile getirebilecek bir sırrı ortaya çıkarmıştır. Bir felaketi önleyebilmesi için eski Rick Deckard'ı (Harrison Ford) bulup ondan bazı sorularına yanıt alması şarttır.

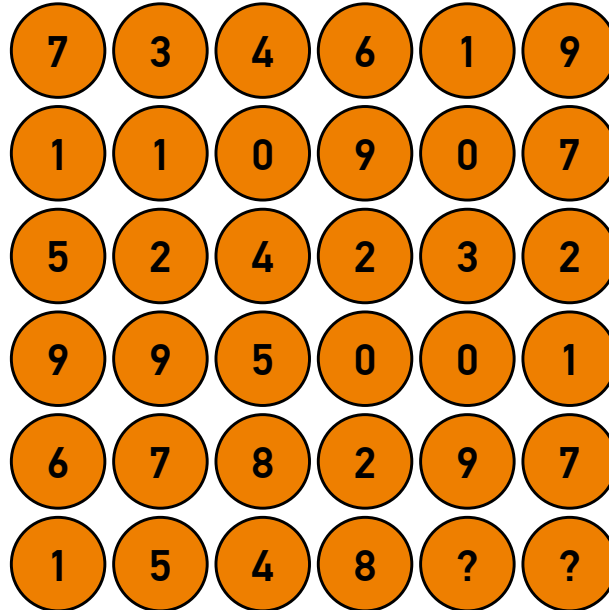
1



HANGİ SAYI GELMELİ?

Soru işareti yerine hangi sayı gelmeli?

2



HANGİ SAYI GELMELİ?

Soru işareti yerine hangi sayı gelmeli?

Yukarıdaki iki bulmacayı da doğru cevaplandırarak bulmaca@uted.org adresine ya da posta ile derneğimize gönderen üç okurumuz birer hediye kitap kazanacak. Tarihler **25 Ekim**'e kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Burak Aslan

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

Cevap: 9

Her üçgende alttaki iki sayı çarpılıp üstteki sayı eklendiğinde ortadaki rakam elde edilir...

2

Cevap: 6

Dizinin sağ ve sol ucundaki sayılar toplandıktan sonra, 3 çıkarıldığında içe doğru bir sonra gelecek soldaki sayı, 1 eklendiğinde içe doğru bir sonra gelecek sağdaki sayı elde edilir.

M A I N T E N A N C E
E Q U I P M E N T
R E P A I R
H A R D W O R K I N G
D E S I G N
A D V E R H A U L
S A F E T Y
E N G I N E E R I N G
F A C I L I T Y
T E C H N O L O G Y
T R A I N I N G
L A N D I N G
C O M P O N E N T

Keyword of the MRO

A STAR ALLIANCE MEMBER



20
YEARS

TURKISH
AIRLINES



BAYRAĞINI GURURLA
TAŞIDIĞIMIZ
CUMHURİYETİMİZİN
94. YILI KUTLU OLSUN



TURKISHAIRLINES.COM